SKRZYDLATA POLSKA

NR 9 (503) • 26 LUTEGO 1961 r. • ROK XVII • CENA 2 zł

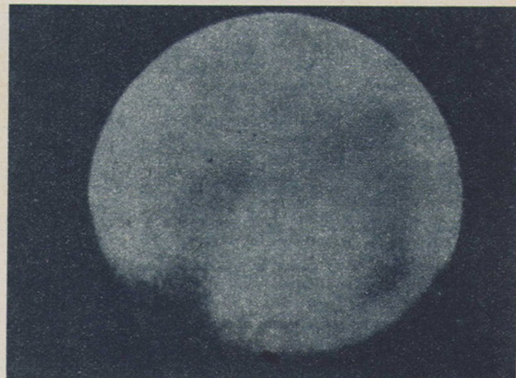
Na zdjęciu: Konstanty Kokkinaki, sławny lotnik radziecki, ustanowił rekord świata w przelocie po trasie zamkniętej długości 1 000 km – 2148 km/h.

W numerze:

Kierunek: WENUS

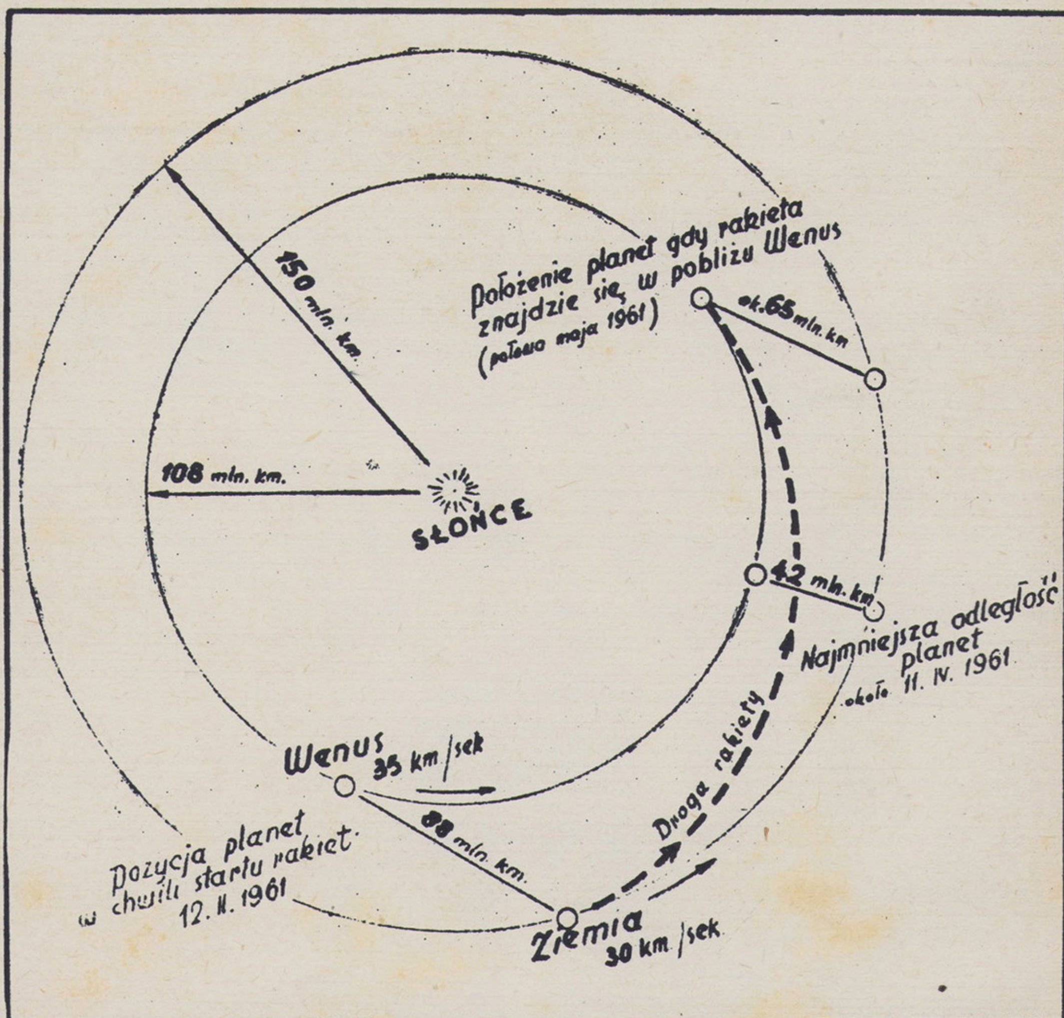
RADZIECKA AUTOMATYCZNA STACJA MIĘDZYPLANETARNA LECI W KIERUNKU WENUS

12 LUTEGO 1961 ROKU W ZWIĄZKU RADZIECKIM WYSŁANO UDOSKONALONĄ RAKIETĘ WIELOSTOPNIOWĄ, KTÓRA UMIEŚCIŁA NA ORBICIE OKOŁOZIEMSKIEJ SZTUCZNEGO SATELITĘ O ZNACZNEJ MASIE. Z TEGOŻ SPUTNIKA WYSTARTOWAŁA NASTĘPNIE NA SYGNAŁ Z ZIEMI ZDALNIE KIEROWANA RAKIETA KOSMICZNA, KTÓRA WPROWADZIŁA AUTOMATYCZNĄ STACJĘ MIĘDZYPLANETARNĄ ASM-2 O MASIE 643,5 KG NA TOR WIODĄCY KU PLANECIE WENUS. OCZEKUJE SIĘ, ŻE AUTOMATYCZNA STACJA MIĘDZYPLANETARNA DOTRZE W POBLIŻE WENUS W DRUGIEJ POŁOWIE MAJA BIEŻĄCEGO ROKU. W TYM CZASIE ODLEGŁOŚĆ STACJI ASM-2 OD ZIEMI BĘDZIE WYNOSIĆ OKOŁO 65 MILIONÓW KILOMETRÓW. DOTYCHCZAS NAWIĄZANE ŁĄCZNOŚCI RADIOWE ZE STACJĄ MIĘDZYPLANETARNĄ WYKAZAŁY ZGODNE Z PROGRAMEM DZIAŁANIE WSZYSTKICH URZĄDZEŃ ZNAJDUJĄCYCH SIĘ NA JEJ POKŁADZIE. W DALSZYM CIĄGU ŁĄCZNOŚĆ ZE STACJĄ ASM-2 BĘDZIE UTRZYMYWANA RAZ NA PIĘĆ DNI. STACJA POSIADA BOGATE WYPOSAŻENIE RADIO-ELEKTRONICZNE, A JEJ SYGNAŁY SĄ WYSYŁANE NA FALI DŁUGOŚCI 32,4 CM (CZĘSTOTLIWOŚĆ 922,8 MHZ). UCZENI NA CAŁYM ŚWIECIE SPODZIEWAJĄ SIĘ UZYSKANIA NIEZWYKLE CIEKAWYCH WYNIKÓW BADAŃ, GDYŻ STACJA ASM-2 ZNAJDZIE SIĘ W PRZESTRZENI, W KTÓREJ NIGDY NIE BYŁO JESZCZE PRZYBORÓW STWORZONYCH PRZEZ CZŁOWIEKA. PRZEWIDUJE SIĘ MIĘDZY INNYMI, IŻ DANE Z ASM-2 POINFORMUJĄ ASTRONAUTÓW O DOKŁADNYCH ROZMIARACH I MASIE WENUS, A TAKŻE O TEMPERATURZE NA TEJ PLANECIE. JEŚLI TEN NIEZWYKLE TRUDNY EKSPERYMENT SIĘ UDA, AUTOMATYCZNA STACJA MIĘDZYPLANETARNA ASM-2 BĘDZIE PIERWSZYM POJAZDEM ZIEMSKIM, JAKI DOTARŁ BEZPOŚREDNIO W POBLIŻE JAKIEJŚ PLANETY, ALBO NAWET — KTÓRY W NIĄ TRAFIŁ. JAK DOTĄD OSIĄGNIĘTO TYLKO KSIĘŻYC, CO TEŻ BYŁO PIONIERSKIM DZIEŁEM UCZONYCH RADZIECKICH. (X)



Wystrzelenie radzieckiej automatycznej stacji międzyplanetarnej ASM-2 zbiegło się z otwarciem w dniu 12 lutego br. IV Kongresu Techników Polskich we Wrocławiu. Nowy wielki triumf nauki i techniki radzieckiej został przyjęty z entuzjazmem przez wszystkich, którym droga jest idea walki o postęp i ciągły rozwój wiedzy. Szczególnie gorąco powitali sukces naszych radzieckich przyjaciół polscy uczeni i inżynierowie, dając temu wyraz w depeszach gratulacyjnych i wypowiedziach kongresowych.

POWYŻEJ: Planeta Wenus widziana przez wielki teleskop. **PONIŻEJ:** Orientacyjne położenie Ziemi i Wenus w chwili startu rakiety i w momencie jej zbliżenia się do planety Wenus.





Na treningu falowym

Wkrótce – szybowcowy ośrodek lotów stratosferycznych

Od wielu lat tajemnice fali tatrzańskiej nie pozwalały spokojnie spać niejednemu szybownikowi. W książce Adama Zientka pt. „Na falach halniakowych" rozdział poświęcony fali tatrzańskiej nosi znamienny tytuł „Tatry — problem otwarty". Było tak rzeczywiście w latach ukazania się tego cennego podręcznika, może nawet do roku 1960.

Pierwsze próby nawiązania kontaktu z falą tatrzańską miały miejsce w roku 1949 oraz w 1951 na obozie doświadczalnym w Nowym Targu. Spostrzeżenia poczynione zwłaszcza na obozie falowym w 1951 wzmogły jeszcze bardziej chęci poznania tajemnic znad Tatr. Obóz odbywał się w miesiącu marcu przy pełnej pokrywie śnieżnej. W dniu kiedy dmuchnął halny, śnieg zamienił się w mokrą papkę nie pozwalając CSS-owi z „Sępem" czy „Sohajem" na oderwanie się od lotniska. Nie pomagały nawet usypywane ze śniegu progi mające zadanie spełniać rolę skoczni... Tajemnicza chmura falowa broniła w ten sposób swego dziewictwa. Nasz zespół podrywał się tylko przy temperaturach minusowych, ale wtedy na niebie nie było śladu pożądanej chmury falowej.

W rezultacie wyprawa przyniosła tylko bogatą kolekcję pięknych zdjęć szybowcowych znad Tatr. Dalsze wyprawy doświadczalne przeprowadzane były w okresie jesiennym — kiedy śnieg nie utrudniał startu zespołu. W latach 1957—1959 osiągnięte zostają pierwsze przewyższenia 5 000 m, a nawet rekordy krajowe (Niechwiejczyk, Antoszewska). Od jesieni 1959 r. datuje się okres stałego wykorzystywania fali tatrzańskiej przez doświadczonych już w lotach falowych miejscowych instruktorów i pilotów, a przewyższenia „diamentowe" osiągane są coraz częściej, nawet przy starcie z wyciągarki (instr. Stępień).

W roku ubiegłym 13 razy przekroczone jest przewyższenie 5 000 m, a wysokość absolutna osiem czy dziewięć tysięcy metrów coraz częściej rejestrowana jest przez barografy tamtejszych pilotów (Stępień, Józefczak, Król, Jankowski). Wielu z nich oświadcza po locie, że ze względu na niewystarczające wyposażenie techniczne musiało opuścić kilkumetrowe wznoszenia. Wreszcie początek 1961 r. przynosi wspaniałą wysokość 12 050 m nad poziom morza i 10 655 m przewyższenia osiągniętą przez instr. Józefczaka, który również z przyczyn niewystarczającego wyposażenia technicznego zmuszony był opuścić 3-metrowe wznoszenie!

Lot szybowcowy w stratosferze stał się nad Tatrami faktem dokonanym. Co dalej? Czy nowela Janusza Przymanowskiego drukowana przed wielu laty w „Skrzydlatej" pt. „17 000 m na fali" mogła się ziścić w najbliższej przyszłości? Nie posiadamy na razie szybowca „Halniak" z hermetyczną kabiną, ale... tu dochodzę do sedna sprawy.

Dzięki pomocy Dowództwa Wojsk Lotniczych i OPL OK powstaje pierwszy na świecie stały ośrodek szybowcowy lotów stratosferycznych. Loty wysokościowe na fali tatrzańskiej przestają być problemem otwartym, a zadaniem dnia staje się wykorzystanie jej przy pełnym zapewnieniu bezpieczeństwa lotów.

Przygotowania są już w toku. Piloci doświadczalni w lotach falowych przechodzą szkolenie przygotowujące ich do przebywania w warunkach rozrzedzonej atmosfery. Program obejmuje naukę oddychania tlenem podawanym pod ciśnieniem, trening w komorze niskich ciśnień bez użycia aparatu tlenowego, dopasowanie wysokościowego ubioru kompensacyjnego (WUK) i kilku „lotów" w komorze na wysokości w granicach 12 000—15 000. W ten sposób przeprowadzone przygotowania wysokościowe pozwolą określić maksymalny „pułap praktyczny" każdego pilota. Nie czekając przeto na szybowiec z kabiną hermetyczną (kwestia kilku lat), przy wyposażeniu kilku szybowców w odpowiednią aparaturę tlenową oraz ubioru WUK — można będzie w najbliższym czasie pokusić się o zaatakowanie nie tylko międzynarodowego rekordu przewyższenia, ale również wysokości absolutnej.

Przygotowania techniczne do lotów wysokościowych zmierzają do wyposażenia szybowców z zapas tlenu na trzy-cztery godziny lotu, zabezpieczenia osłon kabiny przed oszranianiem, ochrony pilota przed zimnem (odpowiedni ubiór!) i zaopatrzenia w aparaturę radiową. Jednocześnie konieczne jest zabezpieczenie naziemne, pozwalające kontynuować lot przy wzroście zachmurzenia oraz w nocy, kiedy intensywność fali jest największa. Problemów jest wiele. Potrzebne też jest, między innymi, wyposażenie spadochronów ratowniczych w awaryjne aparaty tlenowe i półautomaty.

Ośrodek szybowcowy lotów stratosferycznych otrzyma również odpowiednie urządzenia naziemne — przede wszystkich link trener. Sala wykładowa będzie mieć szereg nowych pomocy naukowych. Lotnisko zostanie powiększone, co zapewni odpowiednie warunki eksploatacyjne nawet dla komunikacyjnego lotnictwa (obsługa turystyczna z Zakopanem — FIS!).

Przed naszym szybownictwem odsłaniają się nowe możliwości wykonywania lotów wysokościowych oraz przelotów falowych. Przy zastosowaniu szybowców klasy „Bocian" możliwe będzie wykonanie szeregu ciekawych przelotów. Najbardziej realny wydaje się przelot docelowy 500 km po trasie łamanej np. Nowy Targ — Bielsko — Nowy Targ, a następnie z wiatrem 320 km do jednego z lotnisk (Lubień, Warszawa, Biała Podlaska). Maksymalna wysokość w tym przelocie wynosić może „tylko" 8 000 m, a więc taka, która już wielokrotnie była osiągana na fali tatrzańskiej.

Ciekawie przedstawia się przeliczenie teoretyczne trójkąta prędkościowego 300 km. Na szybowcu w klasie „Jaskółka-L" lub „Foka" istnieje możliwość osiągnięcia prędkości przelotowej rzędu 100 ÷ 110 km/h. Szczegółowe kalkulacje przelotów falowych stanowią odrębny temat zasługujący na omówienie w „Skrzydlatej" oraz „Biuletynie instruktora szybowcowego". Przeloty falowe i falowo-termiczne wejdą w bieżącym roku do programu działalności nie tylko ośrodka w Nowym Targu ale również Wyczynowej Szkoły Szybowcowej Jeżów i Żar, CS Leszno oraz szeregu aeroklubów regionalnych.

W akcji „F" należy odróżnić trzy etapy. Pierwszy — prowadzony dotychczas, pozwalający na bezpieczne osiąganie wysokości około 8 000 metrów przy zastosowaniu standardowej aparatury tlenowej. Etap drugi — w trakcie realizacji w ośrodku szybowcowym w Nowym Targu, pozwalający na bezpieczne osiąganie wysokości do 15 000 metrów przy zastosowaniu WUK i aparatury podającej tlen pod ciśnieniem. Ostatnim etapem będzie, o ile fala tatrzańska okaże się łaskawa, osiąganie maksymalnych wysokości na szybowcach wyposażonych w kabinę hermetyczną.

Zanim dojdziemy do etapu trzeciego, jeszcze teraz jest bardzo wiele do zrobienia. Przez cały rok trzeba wykorzystywać wszystkie warunki do zdobywania złotych i diamentowych odznak oraz starać się o wyniki lepsze od rekordów międzynarodowych: na szybowcu dwumiejscowym (kobiety), prędkości przelotu po trójkącie 300 km czy przelotów docelowo-powrotnych.

Fala, nie tylko tatrzańska, czeka!

JERZY ADAMEK

Foto: L. Stępień

Skoro świt szybowce kołują na start.





OSTATNIO daje się zauważyć pewne zainteresowanie sprawami wychowania młodzieży lotniczej. Właśnie ten odcinek pracy, a właściwie cała praca wychowawcza w lotnictwie, decyduje głównie o wynikach szkolenia.

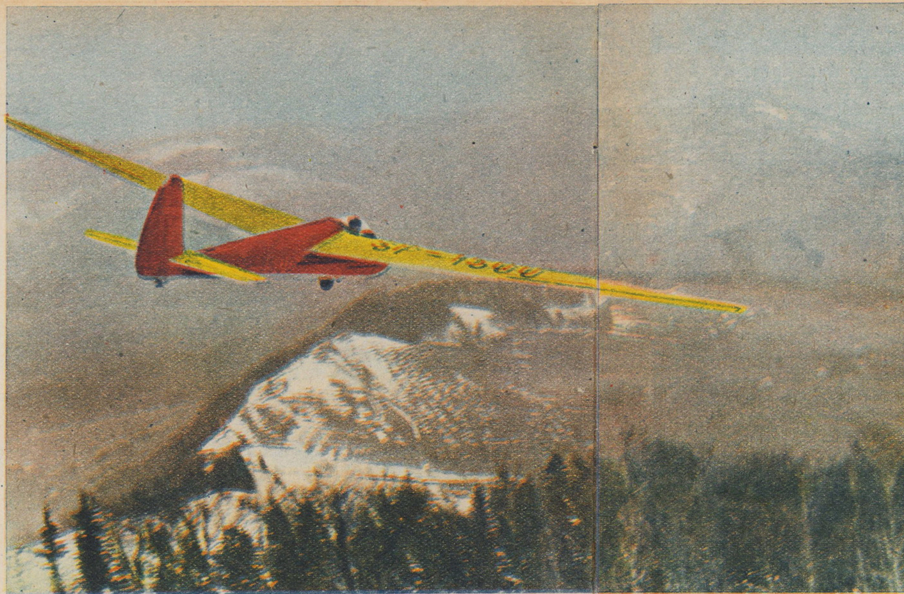
W noworocznym numerze „Skrzydlatej“ prezes APRL Stefan Antosiewicz porusza zagadnienia masowości podstawowego szkolenia szybowcowego uczniów szkół średnich, przy prawidłowym doborze kandydatów przez aerokluby i sprawniejszej organizacji szkolenia. Wiceprezes APRL gen. dyw. pil. Jan Frey-Bielecki zwraca uwagę na zadania instruktorów, aby „widzieli jako cel swej działalności nie tylko przekazywanie szkolnej młodzieży wiedzy specjalistycznej, lecz również — i to w pierwszym rzędzie — kształtowanie zdrowej sylwetki fizycznej, moralnej i politycznej“. W nr 3 „SP“ p. Chojcan daje małe studium odnośnie pracy wychowawczej.

Sądzę, że sprawa jest bardzo aktualna i dlatego proponuję, aby „Skrzydlata“ rozwinęła dyskusję właśnie na tematy wychowawcze. Trzeba częściowo zacząć poprawiać sytuację, by nie okazało się, że właściwie mamy zbyt słabe wyniki przy olbrzymich nakładach.

Wielokrotnie przebywając na lotniskach naszych aeroklubów w różnym charakterze i w różnych sytuacjach zdołałem zebrać szereg obserwacji, które pozwoliły ustalić kilka źródeł słabych wyników pracy klubów. Zaznaczam, że naprawdę niewielki jest pożytek z obserwacji typu „inspekcyjnego“, tzn. wglądu wycinkowego w pracę klubu (1—3 dni pobytu), właśnie ze względu na krótki czas obserwacji. Dlatego też, nauczony doświadczeniem, nie wierzę żadnym sążnistym reportażom, które są tylko... reportażami, a więc zajmują się właśnie wycinkami czasu. Niestety, często dzieje się w terenie przeciwnie niż podaje prasa.

ARTYKUŁ DYSKUSYJNY

NIE MA SPOKOJU ...W PEDAGOGICE



Zimowy lot. Foto: A. Ziemiński

1. Młodzież — cechy charakteru — potrzeba zaspokojenia zainteresowań.

Pomijając cechy charakteru, których roztrząsać tu nie sposób, zwrócić należy uwagę na coraz szybsze zaspokajanie zainteresowań młodzieży naszych czasów. Szybkość zaspokajania zainteresowań wpływa decydująco na pobudki odnośnie wyboru kierunku zainteresowania. Zmienność zainteresowań doszła do takiego stanu, iż kierunki ułatwiające szybkie wyniki są niezmiernie rozrośnięte. Właśnie w popularniejszych rodzajach sportu czy w ruchu radioamatorskim można przy minimalnym wysiłku osiągnąć dość szybko zadowalające (najczęściej przeciętne) wyniki.

Konkurencja tych dziedzin działa niezwykle intensywnie i wraz z motoryzacją zabiera raczej bezpowrotnie potencjalnych kandydatów do lotnictwa. Nabyte uzdolnienia pokonują uzdolnienia wrodzone, często poprzednio kultywowane i nie można pozornie mieć do nikogo pretensji. Znam wiele przypadków, gdy modelarze lotniczy, niezwykle zdolni (w moim pojęciu), po zaznajomieniu się z radiem do sterowania modeli porzucali dla radia modelarstwo lotnicze, kilku po paru silnikówkach przeszło na obsługę... motocykla wyścigowego, a paru wreszcie przeciągnęła na swą stronę... fotografia. A więc — brak wytrwałości, niecierpliwość, wprost żądza otrzymania szybkich wyników.

Część młodzieży po zaspokojeniu niektórych swoich zainteresowań lub nie uzyskaniu założonych wyników zwraca wtedy uwagę na lotnictwo, ale często już jest za późno (wiek). Tym samym odcięta zostaje pewna szansa stabilizacji zainteresowania, gdyż zwykle sposób myślenia starszej młodzieży ma poważniejsze podstawy i jest już bardziej skrystalizowany. Rozwijana ku chwale techniki politechnizacja niewątpliwie rozrusza zainteresowania młodzieży, zwłaszcza tej, która nie miała dostępu do techniki. Ale równocześnie skieruje na nielotnicze tory nowe masy młodzieży, której powołaniem było lotnictwo. Być może nawet przez pewien czas będzie pewien przyrost zainteresowań ku lotnictwu, jednakże — jak wykazują dane obce — dość szybko zainteresowania te maleją.

Lotnictwo w obecnej formie jest niedotykalne, zbyt odległe są w nim sukcesy, zbyt drogo kosztuje (nie tylko państwo) samych zainteresowanych, nie ma w pojęciu ogółu prawie żadnych efektów użytkowych (radio, motocykl, fotografia, żeglarstwo wodne), dlatego też nie cieszy się (wbrew naszym życzeniom) tzw. szeroką popularnością i nie wydaje się, żeby uległo to zmianie. Samo lotnictwo zresztą „likwiduje swoją bazę“ — przechodząc na... rakiety, ale to już nie jest lotnictwo klasyczne, potrzebuje ono też kandydatów, ale kandydatów na... uczonych. W sumie ilość kandydatów na szybowników stale maleje, niewiele przybywa młodzieży nastawionej na lotnictwo „od urodzenia“, natomiast sporo napływa przypadkowej, którą należy „ukształtować“.



Przy pracy w warsztatach.



Przed startem balonem. Foto: B. Koszewski

2. Dobór kandydatów.

Zagadnienie to występuje zawsze i związane jest stale z przypadkiem. Zależy od układu szeregu czynników, najczęściej od układu: młodzież — czynniki propagandowe. Zatrzymując się na czynnikach propagandowych jako decydujących można powiedzieć, iż zależą one od: potrzeb (państwo, klub) oraz umiejętności osób przeprowadzających dobór kandydatów.

Naprawdę nie wiemy jakim cudem do lotnictwa dostają się ignoranci i ludzie nieżyciowi, skoro kandydaci przez nich zwerbowani traktują szkolenie jako... dopust boży. Chęć wykonania planu doboru jest nielogiczna, gdy się „wpycha“ doń ludzi przypadkowych, których nawet „przestroić“ się nie da dla lotnictwa. Czy można, czy należy wtedy zadowolić się mniejszą ilością, ale za to ludzi o pewnym poziomie moralnym, czy „orać na siłę“? Sądzę, że dla dobra wszystkich plan nie powinien być wtedy wykonany. Co za poziom może reprezentować

człowiek 18-letni, który ze względów wychowawczych „zmienił" kilkakrotnie szkołę, w której przecież uczy się parę lat? Czy lotnictwo w ciągu 6 tygodni szkolenia jest w stanie go wychować? Sądzę, że nie. Kilka tygodni szkolenia wykazuje chwilową poprawę, ale młodzieniec kończy szkolenie(?!) i natychmiast... chuligani. Skończył jednak, więc w porządku (?), plan wykonany, teraz może... odejść ze względu na złe postępowanie. A jeśli takich jest kilku, to rzeczywiście ciekawa historia — jak mogło tak się stać?

Niestety, niektóre kluby właśnie w ten sposób wykonują plany, zresztą ponosząc wkrótce konsekwencje tego (konieczność zawieszeń, wypadki, brak pilotów o wyższych kwalifikacjach). Przy braku stabilizacji kadry zaznacza się praca „na teraz", na wyrost dość trudno zrobić większe postępy, gdyż nie zna się bazy. W pogoni za planem aeroklub przestaje wychowywać albo nawet działa szkodliwie wychowawczo. Nie można tego uogólniać, ale takie „kwiatki" występują zazwyczaj tam, gdzie są trudności z dodobrem (punkt 1) lub występuje niedołęstwo w pracy klubu. Nie wszyscy mają widoczny cel i potrafią do niego iść, dlatego często mówi się o lotnictwie tylko same „lekkie" rzeczy. To często przyciąga, ale najczęściej wkrótce wykrusza zbyt licznych niewytrwałych.



Piloci na starcie Foto: T. Malinowski

3. Instruktor.

Najważniejsza osoba związana z „produkcją", niestety w połowie nie posiadająca prawie żadnych wiadomości pedagogicznych — to instruktor. Dawni wychowankowie CSIS-u albo zapomnieli otrzymanych niegdyś podstaw, albo rozproszyli się i utrzymują luźny kontakt z lotnictwem, albo też pracują według swoich zasad opartych... właściwie trudno określić na czym. Według uwag wiceprezesa APRL — instruktor ma być z natury wychowawcą, a więc wpajać w podopiecznych nie tylko umiejętności pilotażowe, ale również spełniać rolę nauczyciela w ich postępowaniu, działać przykładem osobistym.

Instruktor nie może być ideałem, niemniej musi posiadać jakieś rozsądne kryterium postępowania. W chwili obecnej instruktor nie czuje się odpowiedzialny za „morale" swych uczniów, często bowiem sam postępuje nie fair. Nierzadkie bywają sytuacje, gdy brak rozsądku zmusza go do... degustacji wyrobów alkoholowych(!), a wtedy jaki przykład może działać bardziej destrukcyjnie na pilotów? Czasem wprawdzie jakieś „twarde" słowo działa mobilizująco na pilota, ale stałe przekleństwa „polsko-łacińskie" nie świadczą bynajmniej o inteligencji człowieka mającego być przykładem, a tego typu dysputy mają często miejsce na naszych lotniskach. Jest to również metoda ukrywania swoich braków. Czyż należy dziwić się pilotom, że wdają się w swych instruktorów? Raczej nie. Niewielu mamy w klubach instruktorów wesołych, przyciągających do lotnictwa, być może nie wszyscy ich doceniamy, ale również mamy wielu „urzędujących" instruktorów, którym właściwie ta praca zbrzydła. Praca beznamiętna, nieideowa, mało skuteczna, według Chojcana „produkcja obojętna" nie dość, że daje w wyniku braki ale odpycha ludzi od lotnictwa.

Brak właściwych metod postępowania z młodzieżą najpierw odciąga ją od danego instruktora, a później zmusza do zatargów. Takie sprawy obniżają już autorytet instruktora w ogóle. Wyskoki ambicyjne instruktora, by „jego" uczniowie latali mimo to lepiej, kończą się często wypadkami (aspiracje szybkich postępów). Nietolerancja w postępowaniu, brak umiaru w groźbach lub popieranie leserów i cwaniaków na starcie powoduje wśród uczulonej na te sprawy starszej młodzieży utratę poważania. „Nic w przyrodzie nie ginie — za wszystko się czymś płaci".

Chcemy na naszych lotniskach widzieć instruktora na miarę naszych czasów.

„K"

PS. Wydaje mi się, że do dyskusji udałoby się oprócz pilotów i instruktorów wciągnąć pedagogów sportowych.



Spadochronowe mistrzostwa Polski: przygotowanie do skoków. Foto: B. Koszewski

W TELEGRAFICZNYM SKRÓCIE

ZSRR. Na polecenie rządu ZSRR ambasador radziecki w Rzymie S. Kozyriew przekazał ministrowi spraw zagranicznych Włoch oświadczenie ostrzegawcze w związku z udostępnieniem bazy wojskowej na Sardynii oddziałom wojsk zachodnioniemieckich, jak również w związku z wyrażeniem zgody przez rząd włoski na wykorzystanie przez NRF poligonu dla ćwiczeń rakietowych na Sardynii. Do bazy tej przybyły już oddziały lotnicze Bundeswehry i rozpoczęły tam ćwiczenia.

● Śmigłowiec wojskowy Mi-4 uratował trzech rybaków z kry lodowej, która oderwała się od brzegu jeziora Czudskiego i poniosła ich na odległość 10 km. Rybacy zostali zabrani na pokład śmigłowca i przewiezieni na brzeg.

USA. Dowództwo armii amerykańskiej wycofało z zakładów Republic Aviation zamówienie na budowę bezzałogowego samolotu zwiadowczego SD-4, po zainwestowaniu w jego budowę 34 milionów dolarów.

● Sztab amerykańskich sił zbrojnych podał do wiadomości prasy koszty budowy poszczególnych pocisków rakietowych: rakieta „Minuteman" kosztuje 400 000 dolarów, „Atlas" i „Titan" – po 1 900 000 dolarów, „Polaris" – 1 100 000 dolarów.

● Podjęta w dniu 6.II.br. próba wystrzelenia z poligonu rakietowego na przylądku Canaveral rakiety typu „Polaris" zakończyła się fiaskiem.

NRF. Lotnictwo zachodnioniemieckie otrzymało pierwsze dziewięć włoskich samolotów odrzutowych Fiat G-91. Bońska Luftwaffe otrzyma jeszcze z Włoch 50 maszyn tego typu oraz 20 – w wersji dwumiejscowej, treningowej. Dostawa wszystkich samolotów ma nastąpić w tym roku.

● Rząd NRF wycofał kredyty na budowę prototypu samolotu komunikacyjnego HFB-314. W ten sensacyjny już na Zachodzie sposób załatwiono sprawę szeroko reklamowanej budowy pierwszego zachodnioniemieckiego odrzutowca pasażerskiego, po trwających przeszło 2 lata namysłach. Sprawa zaniechania budowy HFB-314 stanowi temat licznych artykułów w lotniczej prasie NRF, utrzymanych w tonie zaniepokojenia i rozdrażnienia.

● Zakłady Heinkla budują obecnie wspólnie z francuskimi zakładami Air Fouga czteromiejscowy samolot turystyczny, będący rozwinięciem znanego samolotu odrzutowego Fouga „Magister".

BRAZYLIA. Przebywający obecnie w Brazylii generał Humberto Delgado, były kandydat na prezydenta (z r. 1958) Portugalii i przyjaciel sławnego już kpt. Galvao, który opanował statek „Santa Maria", był do czasu sfałszowanych wyborów prezydenckich szefem portugalskiego lotnictwa cywilnego.

ETIOPIA. Przebywający z wizytą w Brazylii cesarz Etiopii Haile Selassie powrócił do kraju z chwilą wybuchu rewolty na pokładzie samolotu etiopskich linii lotniczych DC-6B. Trasa lotu biegła z Sao Paulo przez Recite, Robertsfield (Liberia), Fort Lamy (Czad), Chartum (Sudan), Asmarę do Addis Abeby. Samolotów DC-6B etiopskie linie lotnicze posiadają trzy.

KONGO. Jak donosi angielski „Daily Mail" z Leopoldville, tzw. rząd Katangi, otrzymał 4 francuskie samoloty odrzutowe zakupione dla niego przez belgijskie towarzystwo Union Miniere. Dowództwo ONZ w Kongo nie podjęło żadnych kroków, aby położyć kres interwencji państw zachodnich.

ANGLIA. Rekordową ilość 40 000 lotów wykonały w r. ub. samoloty towarzystwa „Silver City Airways", specjalizującego się w przewożeniu przez Kanał La Manche samochodów. Przewieziono: 90 332 samochody, 200 000 pasażerów i 135 607 ton ładunków.

JAPONIA. Ministerstwo obrony Japonii postanowiło w jak najkrótszym czasie uruchomić krajową produkcję pocisków zdalnie kierowanych. W latach 1961–1962 przemysł japoński wyprodukuje licencyjnie serię pocisków rakietowych „Nike-Ajax", zaś w r. 1963 rozpoczną się przygotowania do produkcji pocisków typu „Nike-Hercules". W rb. produkowane są pociski „Sidewinder".

LAOS. Oficer lotnictwa laotańskiego Bun Sot, który przeszedł z szeregów rebelianckich na stronę wojsk prawowitego rządu Souvanna Phouma, stwierdził, że w Laosie znajduje się obecnie parę tysięcy oficerów i żołnierzy amerykańskich, sjamskich, południowo-wietnamskich, filipińskich i czangkaiszekowskich. Bun Sot zeznał, iż 20.VIII.60 r. otrzymał rozkaz przetransportowania z Bangkoku do rejonu walk 60 amerykańskich żołnierzy i 95 ton materiałów wojennych.

Otwarcie nowej hamowni silników PLL „LOT"

W dniu 24 stycznia br. odbyła się na Okęciu uroczystość otwarcia nowej hamowni silników Polskich Linii Lotniczych LOT. Uruchomienia zakładu dokonał minister Komunikacji Józef Popielas. Na uroczystość – oprócz ministra Popielasa (na zdjęciu: pierwszy z prawej): przybyli: wiceminister Jan Rustecki, przewodniczący Zarządu Głównego Zw. Zaw. Pracowników Transportu Drogowego i Lotniczego – Mieczysław Grat, dyr. dep. Lotnictwa Cywilnego – Jan Zwierzyński, dyrektor naczelny PLL LOT – Jan Krzywicki (na zdjęciu: przemawia) i sekretarz propagandy Komitetu Dzielnicowego PZPR – Ochota Roman Domański (na zdjęciu – w środku).

Obiekt zaprojektowany został przez zespół inżynierów z Politechniki Warszawskiej ze Zdzisławem Bendkowskim na czele. Opis nowej hamowni PLL LOT zamieściliśmy w numerze 4/61 „SP". Dodajmy tu, że dla zapewnienia załodze jak najbezpieczniejszych i najlepszych warunków pracy zainstalowano w hali instalację dźwiękową, włączającą się samoczynnie w momencie uruchomienia silnika i ostrzegającą pracowników, że mają opuścić pomieszczenie. Budynek wyposażono w samoczynną instalację przeciwpożarową, zmechanizowano również całkowicie prace przy transporcie silników.

R. S.





DROGA REDAKCJO!

W związku z notatką w jednym z numerów „Skrzydlatej Polski" podajemy garść szczegółów o pracy Kółka Lotniczego przy Technikum Mechanicznym w Białymstoku. Nasza szkoła posiada dość bogatą tradycję lotniczą. Obecnie nasze kółko lotnicze liczy 160 uczniów (stan liczebny szkoły – 600 uczniów). Praca odbywa się głównie w sekcjach: modelarskiej prowadzonej przez p. LESŁAWA PAWŁOWSKIEGO (zrzesza 36 uczniów), zaś z ramienia młodzieży kieruje nią uczeń BOGDAN MUCZYŃSKI, posiadający uprawnienia instruktorskie trzeciej klasy. Również w kontakcie z nami są absolwenci naszej szkoły, instruktorzy modelarstwa – KAZIMIERZ ŁAPIŃSKI, student Wydziału Lotniczego Politechniki Warszawskiej oraz ANDRZEJ GRYGORCZUK, student WSI w Białymstoku. Członkowie naszej sekcji modelarskiej brali udział w wielu imprezach i zawodach. W szkole organizowaliśmy już kilkakrotnie wystawy naszych prac; zaprezentowaliśmy się także w ubiegłym roku na ogólnowojewódzkiej wystawie, obrazującej dorobek szkolnictwa zawodowego i ogólnokształcącego.

Sekcja szybowcowa dzieli się na dwie grupy: do jednej należą uczniowie, którzy chcą zostać pilotami, do drugiej ci, którzy są już czynnymi pilotami szybowcowymi. Jak jedni tak i drudzy przerabiają obecnie kurs teoretyczny zgodnie z programem. Kurs ten prowadzi pilot szybowcowy Tadeusz Dąbek. Prócz tego do kółka lotniczego należą sympatycy lotnictwa oraz ci, którzy chcą być pilotami i czekają na ukończenie szesnastego roku życia. Oczywiście w kółku lotniczym są zajęcia wspólne np. wycieczki na lotniska, wyświetlanie filmów lotniczych (szkoła ma własny dźwiękowy aparat filmowy). Obecnie przygotowujemy wielki lotniczy bal karnawałowy.

Sekcja spadochronowa liczy 50 uczniów, na kursie prowadzonym przez instruktora spadochronowego p. Ożarowskiego.

Co najmniej kilkunastu absolwentów planuje starać się o przyjęcie do Oficerskich Szkół Lotniczych. We wrześniu bieżącego roku będziemy obchodzić 40-lecie szkoły. Odbędzie się pierwszy zjazd absolwentów, odsłonięty zostanie sztandar szkoły, nastąpi otwarcie nowych gmachów oraz rozpoczęcie nowego roku szkolnego. Ale dla nas, lotników, ważnym wydarzeniem będzie wówczas nadanie naszej szkole imienia Żwirki i Wigury. Z takim właśnie wnioskiem wystąpiliśmy do dyrekcji szkoły na pierwszym naszym walnym zebraniu. Umotywowaliśmy naszą prośbę tym, że ci wielcy patrioci-lotnicy będą dla nas symbolem do naśladownictwa, że ich postacie wiążą się z technicznym i amatorsko-lotniczym charakterem naszej szkoły.

Jesteśmy przekonani, że Aeroklub Białostocki weźmie czynny udział w tej wielkiej uroczystości organizując pokazy i defiladę w powietrzu, której załogę stanowić będą uczniowie naszej szkoły. Myślimy, że poprowadzą ją wieloletni działacz lotniczy, pilot samolotowy i szybowcowy, dyrektor pedagogiczny naszej szkoły p. LEON KŁODECKI – ten, który naszej szkole przypiął skrzydła.

W noworocznym numerze „Skrzydlatej Polski" były zamieszczone projekty umundurowania. Chcielibyśmy, żeby wszyscy piloci i skoczkowie otrzymali odpowiednie stroje. Do mundurów konieczne są znaczki aeroklubowe, które powinny być ładne z wyglądu i estetycznie wykonane. Dobrze byłoby, aby zasłużeni działacze w dziedzinie lotnictwa sportowego otrzymali odznaczenia w postaci brązowych, srebrnych i złotych odznak honorowych.

Zbigniew Jancewicz
Edward Kalisz
Walenty Sawicki



U góry: Ładne to jest na pewno, ale jak będzie latało? Niżej: przy modelu Józef Skarżyński i Leszek Ślepowroński, uczniowie trzeciej klasy. **Foto: K. Giza (2)**



POCZTA LOTNICZA

TECHNIKA LOTNICZA

Na początku wyjaśnienie: techników kształcących pilotów nie ma u nas w kraju. Sprawami szkolenia lotniczego, jak wiadomo zajmują się aerokluby i oficerskie szkoły lotnicze. Istnieją natomiast technika, które przygotowują do pracy w przemyśle lotniczym. Niektórzy absolwenci mogą również pracować w charakterze mechaników w lotnictwie cywilnym. W sprawie informacji o tego rodzaju technikach zwrócili się do nas Czytelnicy: **Edward Wróblewski, Krzysztof Gościński – Włocławek, Tadeusz Piskor – Stabno, woj. Gdańsk, Roman Bień-Bytów, Stefan Majewski – Chodaków woj. Warszawa, Witold Kaleciński – Bytom, Henryk Ogerman – Rybnik, woj. Katowice, Jan Łogód, Wołomin k/ Warszawy, Wiesław Sadowski – Legionowo, Ignacy Radzkowski – Tczew, woj. Gdańsk.**

Ponieważ już obecnie absolwenci szkół podstawowych powinni się zdecydować jakiego zawodu pragną się wyuczyć, podajemy dokładne informacje o dwóch istniejących w kraju technikach. Największe możliwości otwiera tu **TECHNIKUM BUDOWY SILNIKÓW LOTNICZYCH. Wrocław – Psie Pole, ul. Kielcowska 43/53.** Pod tą jedną nazwą kryje się w zasadzie aż pięć szkół. Technikum młodzieżowe, Zasadnicza Szkoła Metalowa, Technikum młodzieżowe dla uczniów którzy ukończyli Zasadnicze Szkoły Metalowe, Technikum dla Pracujących oraz Państwowa Szkoła Techniczna dla absolwentów liceów ogólnokształcących. Jakich formalności należy dokonać, aby móc starać się o przyjęcie do TBSL?

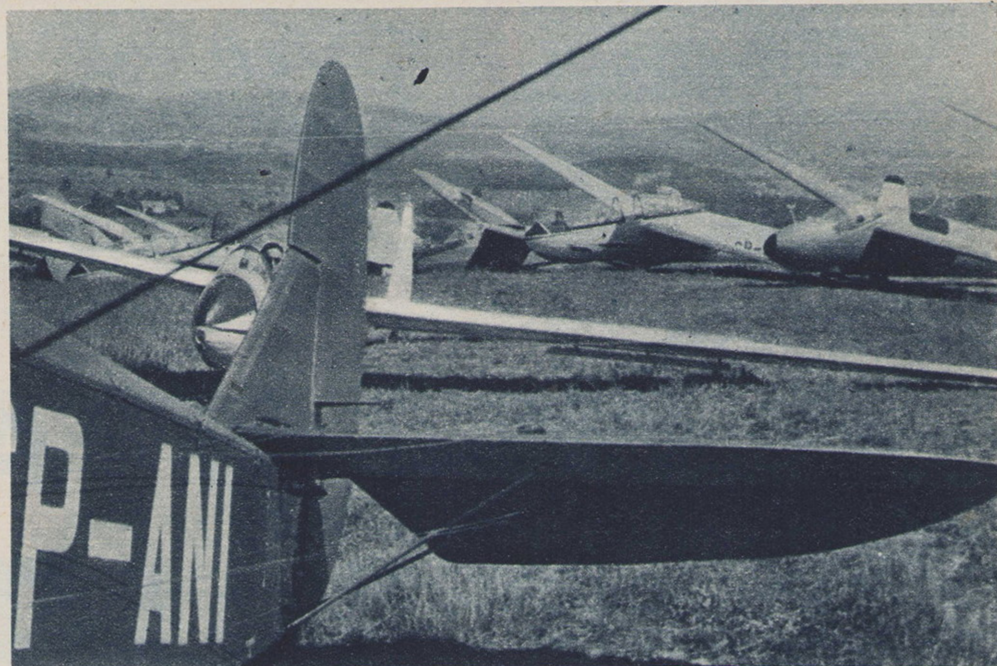
Przede wszystkim należy do czerwca tego roku przestać podanie z prośbą o przyjęciu do technikum, załączając następujące dokumenty: życiorys, dwie fotografie, metrykę urodzenia (odpis), świadectwo szkolne, zaświadczenie o stanie majątkowym rodziców, świadectwo lekarskie o przydatność do zawodu, od okulisty, szczepienia ospy.

Ubiegający się zdają następnie egzaminy wstępne w drugiej połowie czerwca, które właściwie decydują o przyjęciu do TBSL. Kandydaci do Państwowej Szkoły Technicznej zdają egzamin z matematyki i fizyki, wszyscy inni z matematyki i języka polskiego.

Kandydaci przyjęci do technikum mogą korzystać z internatu oraz ubiegać się o otrzymanie stypendium.

Drugą i ostatnią szkołą średnią o charakterze lotniczym jest **TECHNIKUM MECHANICZNO - ELEKTRYCZNE – Rzeszów, ul. Obrońców Stalingradu 120.** Technikum przygotowuje również do pracy w przemyśle lotniczym o specjalnościach: technologia obróbki skrawaniem, budowy maszyn, elektroenergetyki. Ubiegający się o przyjęcie powinni złożyć podobne dokumenty jak do TBSL w terminie od 20 maja do 20 czerwca br., a następnie zdać w wyznaczonym terminie egzaminy z języka polskiego i matematyki. Uczniowie przyjęci do technikum mają prawo ubiegać się o stypedium i internat.

Uczniowie obu techników w trakcie nauki mogą równocześnie odbywać szkolenie lotnicze w miejscowych aeroklubach, zaś absolwenci mają prawo ubiegać się o przyjęcie na wyższe uczelnie m. in. na Wydział Lotniczy PW oraz do Oficerskiej Szkoły Lotniczej.



Przed startem na falę. Foto: T. Kaczmarek

ODPOWIEDZI RÓŻNE

Jan Kaproń – Wola Kątecka, woj. Lublin. Z listu nie wynika jasno o jaką wojskową szkołę lotniczą Wam chodzi. Posiadacie niepełne wykształcenie średnie, a zatem nie może być mowy o ubieganiu się do Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Mając ukończone 9 klas, możecie jedynie starać się o przyjęcie do TSWL.

●

Antoni Piwowar – Chorzów. Adresów pilotów komunikacyjnych niestety nie możemy Wam podać.

●

Stanisław Władyszewski – Strzelce Krajeńskie, woj. Zielona Góra. Po ukończeniu Technikum Rolniczego uzyskacie świadectwo dojrzałości, a zatem macie również prawo do wstąpienia do OSL. Oczywiście, bardziej faworyzowani będą tu chyba absolwenci techników typu mechanicznego.

●

Jan Pietroń – Bytom. Wada wzroku eliminuje Was ze szkolenia lotniczego. Radzimy skierować swoje zainteresowania raczej w kierunku studiów lotniczych.

●

Zdzisław Czyżewski – Elbląg. O przydatności zdrowotnej do lotnictwa wojskowego mogą zadecydować tylko badania lotniczo-lekarskie. Jeśli je przejdziecie pomyślnie, a jednocześnie jeszcze w tym roku otrzymacie świadectwo dojrzałości, to nic nie będzie stało na przeszkodzie, aby ubiegać się o przyjęcie do OSL. Do egzaminu maturalnego możecie przystąpić powtórnie w tym roku.

●

Marian Kraśkiewicz – Bytom. Brak zębów eliminuje Was ze szkolenia w ogóle. Tym bardziej nie macie szans dostania się do OSL.

●

W. Piotuch – Warszawa. Jesteście uczniem Technikum Zaocznego, a zatem macie prawo szkolenia lotniczego podobnie jak uczniowie tego typu szkół średnich, pod jednym warunkiem – o ile nie przekroczyliście 20 roku życia.

Józef Krużyński – Toruń. List Wasz przesłaliśmy adresatowi.

NIE WYSYŁAMY

Od naszych Czytelników **Henryka Bidermana – Kunowo, woj. Poznań i Herberta Niepala – Strzelce Opolskie** otrzymaliśmy listy z prośbą o przysłanie zdjęć lotniczych i znaczków pocztowych. Niestety, redakcja nie wysyła ani zdjęć lotniczych, ani znaczków jak również książek czy czasopism lotniczych. Bardzo nam przykro...

Z LOTNICZEJ KSIĘGARNI

SZYBCIEJ, DALEJ, WYŻEJ. A. Jakowlew. Tłumaczył z rosyjskiego J. Zarębski. Okładkę projektował W. Andrzejewski. Wydawnictwo MON. Warszawa 1960. Wydanie I. Nakład 10 000 egz. Str. 272, fot. stron 24. Cena zł 16.

„Jak" – to nazwa znanego na całym świecie samolotu myśliwskiego.

„Jak" – to pierwsze litery nazwiska słynnego radzieckiego konstruktora lotniczego Aleksandra Jakowlewa.

Początek pracy konstruktorskiej Jakowlewa przypadł na rok 1923, kiedy rozpoczął on budowę modeli latających. Przezwyciężając ogromne trudności skonstruował wraz z kolegami-uczniami szybowiec, który okazał dobre walory w lotach na Krymie. Jakowlew wstąpił do Armii Czerwonej (bez uprzedniej pracy w warsztatach i na lotnisku nie można było rozpoczynać wyższych studiów wojskowych), skąd dostał się do Wojskowej Akademii Lotniczej im. Żukowskiego. W okresie ćwierćwiecza stworzył kilkadziesiąt typów samolotów sportowych, szkolnych i bojowych z silnikami tłokowymi. Bezpośrednio po zakończeniu wojny przerzucił się na samoloty odrzutowe, a następnie śmigłowce (Jak-24 „Latający Wagon").

Wspomnienia Jakowlewa, wydane po polsku pt. „Szybciej – Dalej – Wyżej", zawierają nie tylko pasjonującą historię jego życia. Znakomity konstruktor daje także ciekawą charakterystykę radzieckich kolegów-konstruktorów i słynnych oblatywaczy. Notatki z podróży zagranicznych pozwalają ocenić widziane oczami fachowca przedwojenne lotnictwo Anglii, Włoch, Francji i Niemiec.

Książka jest istną kopalnią ciekawych uwag i spostrzeżeń. Oto jedna z nich, w której Jakowlew wyciąga wnioski ze swoich bogatych doświadczeń w budowie serii samolotów bojowych:

„Choroby wieku dziecięcego samolotu nie zawsze można ujawnić podczas prób państwowych i nawet wojskowych. Dopiero z biegiem czasu, gdy samolot długo już jest w akcji bojowej, można poznać wszystkie jego wady i wyeliminować je. Właściwie samolot staje się idealnie sprawnym dopiero wówczas, kiedy nadchodzi czas wycofania go z produkcji seryjnej, kiedy na jego miejsce przychodzą inne, nowocześniejsze maszyny, u których początkowo również trzeba leczyć choroby wieku dziecięcego".

J. KOWNACKI



MODELARSTWO I PROPAGANDA

NIE ulega dziś wątpliwości, że decyzja Zarządu Głównego Aeroklubu PRL odnośnie połączenia modelarstwa z propagandą dała po prawie rocznej pracy jak najlepsze wyniki w Aeroklubie Jeleniogórskim. Obecnie mamy 13 modelarni i 350 modelarzy będących członkami kół lotniczych.

Tak już się utarło, że jeżeli szef modelarstwa wyjeżdża na kontrolę, to w parze z kierownikiem propagandy. Pozwala to na wszechstronną kontrolę i pracę organizacyjną. Aeroklub potrafił już wychować instruktorów modelarskich, którzy nie tylko są fachowcami w swojej dziedzinie ale i propagatorami lotnictwa – opiekunami kół lotniczych. Do najlepszych zaliczyć można następujące modelarnie (podajemy także ich instruktorów): Wojcieszyce – instr. **E. Kowal,** Kamienna Góra – instr. **Zb. Klimecki,** Sobieszów – instr. **R. Dąbrowski,** Sciegmy – instr. **S. Jurko,** Jelenia Góra – instr. **J. Stulik** i Karpacz – instr. **Zb. Potęga.**

Przy ośrodku modelarstwa naszego aeroklubu zaczyna się wyłaniać grupa wyczynowa pracująca pod kierunkiem szefa modelarstwa AJ L. Gańskiego. Najlepsze wyniki osiągają **J. Ligocki, R. Żurakowski. St. Jurczeniak, T. Szala, R. Dąbrowski.**

Najważniejszą cechą naszego modelarstwa jest dalekowzroczna, planowa działalność, dająca już teraz lepsze efekty w porównaniu do chaotycznej pracy w poprzednim okresie. Wynikiem planowej pracy jest budowa nowych modeli i coraz lepsze rozwiązania konstrukcyjne z myślą o zawodach i mistrzostwach Polski. Wszystko to robione jest już od września ubiegłego roku, a nie jak dawniej, kiedy wykonywano większość prac tuż przed imprezą. Planowane są odprawy z instruktorami i przygotowanie młodych modelarzy do zdobywania oznak sportowych.

Przedstawione momenty w pracy modelarstwa stwarzają perspektywy tej najpopularniejszej dziedzinie lotnictwa na przyszłość. Tym bardziej. że zaopatrzenie w zestawy i inne materiały jest wystarczające – brak tylko jeszcze skrzynek narzędziowych dla nowoplanowanych modelarni.

T. K.

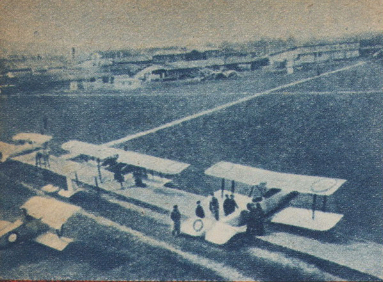
NOWE RADARY DLA OKĘCIA

WYPOSAŻENIE radiolokacyjne portu lotniczego na Okęciu polepszy się znacznie w najbliższym okresie. Jak wiadomo, w chwili obecnej czynny jest tam polskiej produkcji radar kontroli obszaru o zasięgu około 200 km, pracujący na fali długości 23 cm.

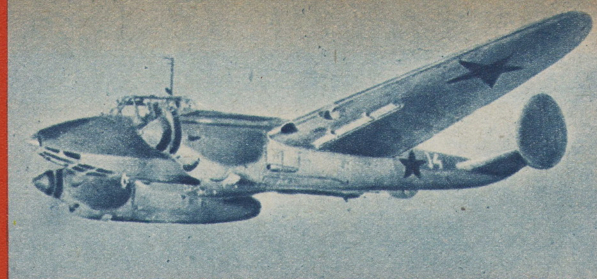
Wkrótce przystąpi się do montażu następnego urządzenia: radaru lądowania, dostarczonego przez firmę Telefunken. Ma on zasięg 18 km, pracuje na falach 3-centymetrowych. Wskazywać on będzie kierunek z dokładnością do 0,5 stopnia, a odległość do 150 m, pozwalając na sprowadzenie samolotu do wysokości 30 m nad ziemią. Po przeprowadzeniu prób odbiorczych rozpocznie on pracę w ciągu bieżącego roku, umożliwiając z jednej strony dalszą poprawę bezpieczeństwa lotów i zmniejszy ilość „nielotnych" dni Okęcia.

Planuje się również zakup trzeciego urządzenia radiolokacyjnego: radaru kontroli lotniska o zasięgu około 50 km. W przeciwieństwie do poprzednich, pracować on będzie na dwóch antenach: azymutowej, określającej kierunek i odległość oraz elewacyjnej, mierzącej wysokość nadlatującego samolotu. W związku z tym delegacja Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych zapoznawała się ostatnio z wyposażeniem radiolokacyjnym wielkich portów lotniczych we Frankfurcie nad Menem, Mannheimie i Stuttgarcie.

R. S.



Już w trzecim dniu proklamowania władzy radzieckiej, 7 listopada 1917 r., została utworzona w Piotrogrodzie 1 eskadra socjalistyczna. Oto samoloty eskadry.



Szczególnie doniosłą rolę odegrało lotnictwo radzieckie w latach drugiej wojny światowej. Na zdjęciu słynny bombowiec nurkujący Pe-2.



Rok 1945. Parada Zwycięstwa na Placu Czerwonym w Moskwie w dniu 24 czerwca. Dwieście zdobytych przez Armię Radziecką sztandarów faszystowskich legło u stóp Mauzoleum Lenina.

43 LATA ARMII RADZIECKIEJ



23 LUTEGO 1961 ROKU MIJA CZTERDZIESTA TRZECIA ROCZNICA UTWORZENIA ARMII RADZIECKIEJ, ARMII POKOJU I SOCJALIZMU, WYZWOLICIELKI NASZEGO KRAJU SPOD OKUPACJI HITLEROWSKIEJ. NA PRZESTRZENI TYCH LAT ROSŁA NIEPRZERWANIE SIŁA BOJOWA ARMII STOJĄCEJ CZUJNIE NA STRAŻY OSIĄGNIĘĆ WIELKIEGO KRAJU RAD I POKOJU ŚWIATOWEGO. NIEMAŁĄ ROLĘ ODGRYWAŁO TUTAJ I ODGRYWA NADAL LOTNICTWO ORAZ BROŃ RAKIETOWA WSZELKIEGO RODZAJU. ARMIĘ RADZIECKĄ I JEJ LOTNICTWO CECHUJE MIĘDZY INNYMI NIEPRZERWANY ROZWÓJ TECHNICZNY, NIE MAJĄCY W TEJ CHWILI RÓWNEGO SOBIE W ŚWIECIE. JEDNO TYLKO POZOSTAŁO NIEZMIENNE OD CZTERDZIESTU TRZECH LAT — WIERNOŚĆ ARMII SPRAWIE SOCJALIZMU I INTERNACJONALIZMU ORAZ MĘSTWO I PATRIOTYZM JEJ ŻOŁNIERZY.

Zdjęcia: „OGONIOK", „KRIDLA VLASTI", „PENTRU APARAREA PATRIEI".

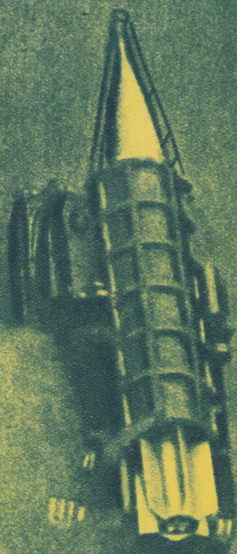


Z lewej: Radzieccy piloci myśliwscy z okresu walk obronnych przeciwko japońskim napastnikom (1938–1939) przy samolocie I-15. Poniżej: Pilot współczesnych maszyn naddźwiękowych Georgij Mosołow, do którego należy światowy rekord prędkości 2 504 km/h ustanowiony na samolocie E-66.









Jedno z najnowszych zdjęć radzieckiej broni rakietowej pokazanej na defiladzie w Moskwie w dniu 7 listopada 1960 roku.

WSPOMNIENIA BOJOWE



Napisał: płk dypl. pil. EDWARD CHROMY

MINĘŁA już szesnasta rocznica wyzwolenia Warszawy. W ofensywie styczniowej, która przyniosła wyzwolenie stolicy Polski, brało udział także nasze lotnictwo. W okresie przygotowawczym do operacji warszawskiej rola jego polegała na prowadzeniu intensywnego rozpoznania taktycznego na odcinku Karczew k. Otwocka — Modlin, w późniejszym zaś okresie na utrzymaniu nieprzerwanego panowania w powietrzu.

My, lotnicy 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej, wykonując zadania przeżywaliśmy wiele emocji, do dziś aktualnych i pełnych chwały dla tamtych dni.

Podczas pierwszych naszych lotów dokonywaliśmy rozpoznania wzrokowego połączonego z ostrzeliwaniem obiektów naziemnych takich jak transporty kolejowe i samochodowe, skupiska wojsk i artylerii przeciwlotniczej.

W okresie tym szczególnym zadaniem dla naszego lotnictwa było prowadzenie rozpoznania fotograficznego głównego pasa obrony nieprzyjaciela na głębokości 6 km wyżej wymienionego odcinka, a w rejonie Modlina do 12 km. Jest to zawsze zadanie typowe dla okresu przygotowawczego do ofensywy. Nie był jednak przypadkiem fakt, że właśnie tak ważne działanie polecono lotnikom 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa", chociaż miało ono pierwszorzędne znaczenie dla operacji przygotowywanej przez 2 Front Białoruski. Zebranie tą drogą cennych informacji o przeciwniku było niezbędne dla powzięcia decyzji przez dowództwo 2 Frontu Białoruskiego przeprowadzenia ofensywy styczniowej. Decyzja Frontu oraz wchodzących w jego skład kilku armii radzieckich i I Armii WP polegała na wyborze głównego kierunku uderzenia.

Byłem wtedy w kluczu kpt. Matwiejewa, ale zadania rozpoznawcze wykonywał także klucz por. Kalinowskiego.

Z jednego z takich lotów utkwił mi w pamięci fakt, kiedy fotografowaliśmy z wysokości 1500 m lotnisko w Modlinie. Po wykonaniu fotografowania wyznaczonego odcinka głównego pasa obrony, dolatując do Modlina spostrzegliśmy na lotnisku 10 samolotów Messerschmitt 109 gotowych do startu.

Zdecydowaliśmy podejść nad lotnisko i sfotografować te maszyny. Trafiliśmy wówczas na silny ogień artylerii przeciwlotniczej z twierdzy modlińskiej i z lotniska. Nagle... zauważyliśmy start czterech Messerschmittów, które zwróciły się w naszym kierunku. Jednak sytuacja ta, mimo ilościowej przewagi samolotów nieprzyjaciela, nie była dla nas groźna, posiadaliśmy bowiem 1500 m przewyższenia. Za chwilę byliśmy już w drodze powrotnej i przekroczyliśmy linię frontu. Nie mogliśmy wstępować w walkę powietrzną — trzeba było jak najszybciej dostarczyć do dowództwa filmy. Musieliśmy Niemcom pokazać ogony.

Czasami jednak bywały sytuacje odwrotne.

Lecimy w czterech — Matwiejew, Kalinowski, Kozak i ja. Zadaniem naszym było fotografowanie kolejnego odcinka głównego pasa obrony. Oślepiają nas promienie słoneczne, maszyny nasze stanowią jeden szereg, dzieli nas tylko 150 m odległości. Nagle, naprzeciw nas, na kursach czołowych wyłoniły się sylwetki samolotów. Ich tępe „nosy" wydawały się łudząco podobne do samolotów Ła-5. Tymczasem zdziwienie moje nie miało granic, kiedy łamiąc nasz szyk przelatujący między mną, a Matwiejewem samolot pokazał czarne krzyże...

Natychmiastowy zakręt przez plecy i już jesteśmy w pościgu za nimi. Tymczasem Focke Wulfy-190 (bo były to one) zniknęły w chmurach. Na nas z kolei „padło" sześciu myśliwców radzieckich, którzy lecieli za Focke Wulfami w pościgu.

Łatwo wtedy zrozumiałem, że uciekające Focke Wulfy pilnowały „tylko swoich ogonów", oglądając się za szóstką radziecką. Piloci niemieccy nie zdawali sobie nawet sprawy z grożącego im niebezpieczeństwa z przodu. Nie zmieniając ani trochę szybkości wpadły w nasz szyk i tylko moja natychmiastowa orientacja spowodowała, że w ostatniej chwili odskoczyłem z kursu w lewo, aby uniknąć czołowego zderzenia.

W tym czasie często zdarzały się podobne sytuacje z myśliwcami niemieckimi. Znaczna przewaga myśliwców radzieckich w owym okresie jak również nieprzerwane panowanie w powietrzu naszych samolotów powodowały u lotników niemieckich ustawiczny lęk przed atakiem z naszej strony.

Szczególnie pamiętam lot na rozpoznanie w dniu 24 września 1944 r. w rejonie Skierniewice — Mszczonów — Grodzisk. Już w drodze powrotnej na trasie Warszawa — Radom, koło Chynowa, spostrzegliśmy transport kolejowy.

Był to moment walk na przyczółku Czerniakowskim. Desant jednostek I Armii WP wysłany w dniu 15 września zmagał się z hitlerowcami wspomaganymi przez posiłki zaplecza. Nasze spostrzeżenia podczas lotu przekonały nas, że był to jeden z transportów wiozący amunicję dla Niemców. Natychmiast podjęliśmy decyzję zaatakowania napotkanego pociągu. Dla zabezpieczenia przed napadem lotnictwa myśliwskiego nieprzyjaciela, para samolotów — Matwiejek i Kozak osłaniała nas z powietrza, a my z Kalinowskim zaczęliśmy atakować parowóz.

Znurkowaliśmy parą i otworzyliśmy ogień. Pamiętam, że wziąłem lokomotywę na celownik i nacisnąłem spust. Wydawało mi się, że prujący naprzód i sapiący dymem obiekt uniknie pocisków. Ponowiłem atak... parowóz jednak posuwał się wzdłuż szyn Wzbierała we mnie coraz silniejsza zaciętość. Skoncentrowałem całą swoją uwagę. Zdecydowany ruch i nagle — lokomotywa okryła się kłębami pary. Trafiliśmy w kocioł. Transport był zatrzymany.

Po powrocie na lotnisko za wzorowe wykonanie zadania oraz za zniszczenie parowozu dostaliśmy wespół z por. Kalinowskim nagrodę.



Z prawej: Piloci polscy przy myśliwskim Jaku, w czasie działań frontowych w r. 1945.

Niżej: Omawianie na mapie działań bojowych. Zdjęcia archiwalne



MODELARZ LOTNICZY

„SKRZYDLATEJ POLSKI"

NR 34 1961

Więcej imprez międzyklubowych!

TAK się złożyło, że byłem obecny na czterech imprezach międzyaeroklubowych w 1960 roku. Chcę się zająć częściową analizą tych zawodów, gdyż w tej materii są duże niedomówienia i wiele jeszcze jest do zrobienia.

Kalendarz imprez modelarskich z ubiegłego roku to już nie to samo co było 2—3 lata temu. Oprócz tradycyjnych zawodów o Memoriał Żwirki i Wigury w Katowicach, zawodów o Puchar Rozgłośni Polskiego Radia w Opolu i Zawodów Modeli Zboczowych, pojawiły się 3 zupełnie nowe imprezy, a to: zawody Modeli Wodnosamolotów w Olsztynie, zawody Modeli Bezogonowych w Białymstoku i zawody o Memoriał K. Błaszczyńskiego w Warszawie.

Zacznę od celowości rozgrywania poszczególnych imprez. I tu chyba można powiedzieć tylko jedno: wszystkie te zawody są bardzo potrzebne. Mam na myśli głównie sam fakt ich istnienia. Jeżeli do 6 imprez dodamy Mistrzostwa Polski i zawody (eliminacyjne) aeroklubowe, to otrzymamy dość pokaźną liczbę. Nie może więc już być narzekania na brak okazji do startów. Okazji tych jest nawet za wiele. A teraz jak one są wykorzystywane? O tym najlepiej powiedzą nam listy startowe z poszczególnych imprez. A mówią one, że wcale wesoło nie jest. Pierwsza rzecz — to ilość startujących. Kilkunastoosobową obsadę zawodów olsztyńskich można uznać za usprawiedliwioną, ze względu na jej nowatorski charakter. Jak natomiast wytłumaczyć fakt startu zaledwie 12 gumówkarzy spoza Warszawy we wrześniu w Warszawie? W tej kategorii mamy przecież najwięcej do zanotowania z występów zagranicznych. Dlaczego np. w Katowicach startuje zaledwie kilku modelarzy w silnikówkach? Co się wreszcie dzieje w naszym modelarstwie radiowym? Przecież tego co było w ubiegłym roku w Opolu nie można z czystym sumieniem nazwać zawodami z różnych względów. Pytań można byłoby stawiać jeszcze więcej, gorzej na nie odpowiadać.

Po wielu rozmowach z zawodnikami zarysował się jeden zasadniczy fakt: zawodnicy chętnie pojechaliby i tu i tam, ale — niestety — klub nie ma pieniędzy na pokrycie kosztów podróży. Smutna rzeczywistość i to prawie we wszystkich klubach. W związku z tym zastanawia mnie jedno: na szkolenie modelarskie, materiały itp. państwo wydatkuje roczne sumy sięgające zapewne milionów złotych. A przecież nie sposób wyobrazić sobie trwałego rozwoju modelarstwa (ilościowo i jakościowo) bez odpowiedniej ilości imprez. Żadne to odkrycie; inne dziedziny sportu zawdzięczają swój postęp i rozwój dzięki częstym startom. W modelarstwie występuje to chyba najjaskrawiej. I to wracając do sum wydatkowanych na modelarstwo w ogóle, chcę postulować stworzenie jakiegoś funduszu centralnego, przeznaczonego na pokrycie kosztów imprez międzyaeroklubowych, odpowiednio wysokiego w stosunku do całkowitego funduszu modelarskiego. Zasadnicza część takiego funduszu winna pójść na chociażby częściowe pokrycie kosztów podróży zawodników, bo trudności finansowe w klubach (w związku z oszczędnością w całej gospodarce) nie są chyba przejściowe. Nie jest to zresztą problem ostatniego roku. O tym, by zawodnicy sami pokryli koszt startu (taki głos też słyszałem), nie może być chyba mowy. Jak dotychczas w naszym kraju, sportowiec nie płaci z własnej kieszeni za start w barwach klubu. Zresztą, połowa startujących modelarzy — to uczniowie lub studenci. Jeśli ten główny problem nie zostanie rozsądnie rozwiązany, dojdzie chyba do tego, że większość imprez trzeba będzie odwoływać z powodu braku startujących lub po prostu skreślić z kalendarza.

Rangę poważniejszych zawodów określa się zazwyczaj na podstawie poziomu zawodników biorących w nich udział. Jak więc jest z obsadą imprez modelarskich? Słabiutko. Dobrze jest, że widzi się na tych zawodach wielu młodych zawodników. Ale dlaczego nie widać na starcie modelarzy wyczynowych? Dotyczy to głównie naszej kadry modelarskiej, z której zaledwie kilku modelarzy pojawiało się na ubiegłorocznych zawodach. Nota bene ustalanie kadry tylko na podstawie wyników z Mistrzostw Polski, przy stale rozszerzającej się czołówce, wydaje się absurdem.

A może warto byłoby nałożyć obowiązek startu kadrowiczów w określonych imprezach? Przecież oni, najlepsi modelarze, doszli do świetnych wyników także dzięki częstym startom i to w silnej konkurencji. Jest być może jeszcze jakiś inny sposób na uatrakcyjnienie imprez międzyklubowych, może ktoś to rozwikła.

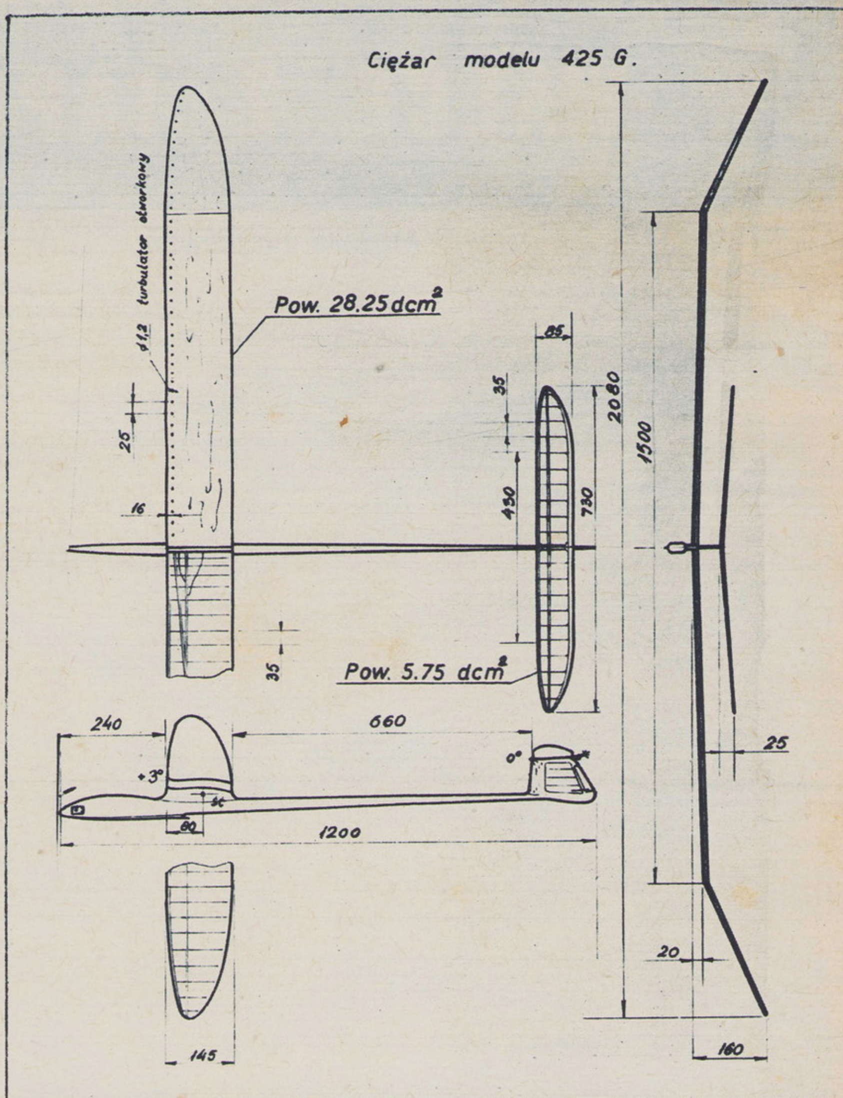
Kolejna, niezwykle ważna rzecz, to organizacja zawodów przez poszczególne aerokluby. Mnie się wydaje, że jeśli władze centralne godzą się na organizowanie zawodów przez ten lub inny aeroklub, to muszą mieć pewność należytego ich przeprowadzenia przez tenże aeroklub. Praktyka tego nie potwierdza. Może więc celowe byłoby centralne ustalenie głównych form organizacyjnych wszystkich zawodów i przestrzeganie ich konsekwentnej realizacji? Niech zawody będą wyróżnieniem organizatorów, a nie „odwaleniem" przez nich pańszczyzny. Zawodnik ze swej strony powinien w jakiś sposób odczuć atmosferę zawodów, a do tego konieczne jest skromne otwarcie, należyte zorganizowanie samych startów, odpowiednie rozłożenie ich w czasie, potrzebna jest pewna liczba komisarzy sportowych, powinien być ściśle przestrzegany regulamin sportowy. Nieodłączna na lotnisku powinna być kawa lub herbata (to chyba drogo nie kosztuje), nie mówiąc o bezpłatnym śniadaniu i obiedzie (Białystok) czy czarnej kawie i ciastkach (Warszawa), bo na te rzeczy może nie być pieniędzy.

Każde zawody powinny być mniej lub więcej uroczyście zakończone. Przyjęte jest w czasie zakończenia wręczanie zdobywcom 3 pierwszych miejsc po prostu nagród. Czy to będzie komplet cyrkli, czy „Szarotka", czy chociażby dyplom, ale niech coś będzie. (Zwycięzcy z Opola — 2.10.60 r.) — do dziś czekają na obiecane upominki! Ostatecznie wszystkie zwycięstwa są okupione solidną pracą, a ewentualnie otrzymany puchar czy dyplom stanowi miłą pamiątkę. Chodzi po prostu o sam fakt otrzymania nagrody. Organizatorzy poszczególnych imprez mogą brać za przykład Mistrzostwa Polski, które w ostatnich latach organizacyjnie przebiegają na ogół sprawnie i nie ma specjalnych powodów do narzekań.

Nie chcę specjalnie podkreślać mankamentów na poszczególnych imprezach: jedne aerokluby mają mniej inne więcej doświadczenia organizacyjnego, stąd nieraz nawet rażące kontrasty. Jednak poniżej pewnego poziomu organizatorzy nie powinni angażować się i pod tym kątem napisałem tych kilka uwag, które zaledwie w minimalnym stopniu wyczerpują zagadnienie. My zawodnicy, czy jako zwycięzcy czy pokonani, chcemy z zawodów wyjeżdżać przede wszystkim zadowoleni. Mam nadzieję wraz z innymi zawodnikami, że to zadowolenie będzie pełne po imprezach w nowym sezonie 1961 r.

K. ŁAPIŃSKI

POLSKIE MODELE LATAJĄCE



AS-28 „FUGA"

AS-28 „FUGA" — Model szybowca klasy A-2. Kadłub modelu wykonany jest w formie rury o przekroju eliptycznym ze sklejki 0,6 mm. Słoje sklejki biegną wzdłuż kadłuba. W miejscu zamocowania skrzydeł wklejony jest do kadłuba klocek balsowy. Tył kadłuba zakończony jest także klockiem balsowym, do którego przyklejono statecznik pionowy. Przód kadłuba wykonany jest z drewna lipowego. W przecięcie pod spodem kadłuba wklejona jest płoza ze sklejki 2 mm. Wieżyczka wykonana także ze sklejki o grubości 2 mm. Dwie boczne ścianki wieżyczki wpuszczone są w przecięcia zrobione w kadłubie. Całość wypełniona balsą i przyklejona klejem „Certus" do rury kadłuba. U góry w wieżyczce znajduje się wycięcie dla łącznika skrzydeł, który wykonany jest w kształcie języka z 1,5 mm blachy duralowej.

Skrzydła konstrukcji mieszanej mają zmienny profil na całej długości. Sześć żeberek przy kadłubie wykonano ze sklejki 1,5 mm. W żeberka te wklejona jest szufladka przeznaczona dla łącznika skrzydeł, pozostałe żeberka wykonane są z balsy o grubości 1,6 mm. Dźwigar skrzydła zbieżny, w części środkowej posiada z początku przekrój 1,5 x 7 mm, a na końcu 1 x 5 mm. Skrzydła pokryte dwustronnie balsą grubości 0,8 mm. Pokrycie z przodu przyklejone jest do balsowej krawędzi natarcia oraz do dźwigara i żeberek, natomiast z tyłu sklejone ze sobą dolną i górną stroną tworzą krawędź spływu. Statecznik poziomy wykonany całkowicie z balsy 0,8 mm. Dźwigar skrzynkowy zbieżny o przekroju w części środkowej 5x 5 mm na końcu zaś 2 x 2 mm.

Cały model pokryty jest papierem japońskim oraz trzykrotnie cellowany.

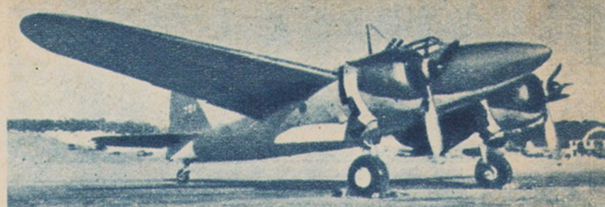
Skrzydła posiadają turbulator otworkowy. Z turbulatorem czas lotu modelu w warunkach beztermicznych powiększył się średnio ze 160 sek do 170 sek. Równocześnie polepszyła się stateczność modelu w warunkach termicznych.

ANTONI SULISZ

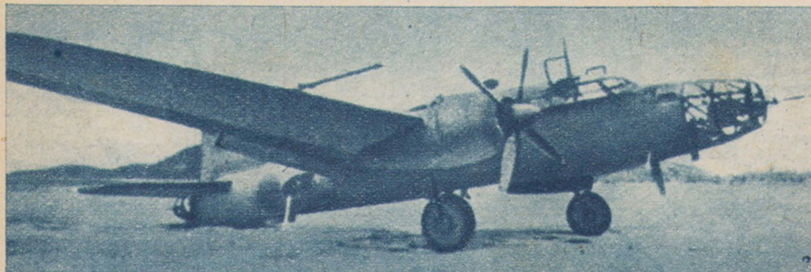
LOTNICTWO RADZIECKIE W WALCE Z JAPONIĄ

2

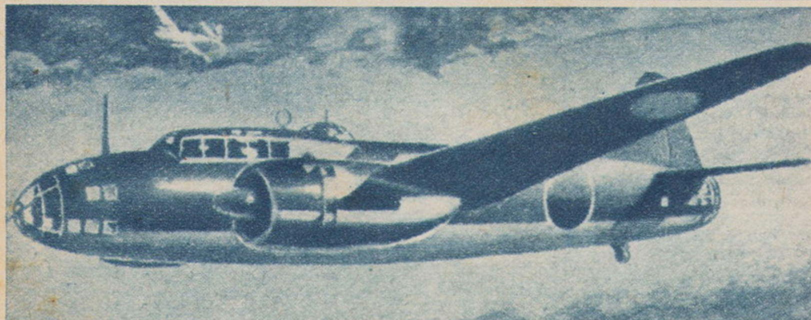
RYSZARD KACZKOWSKI



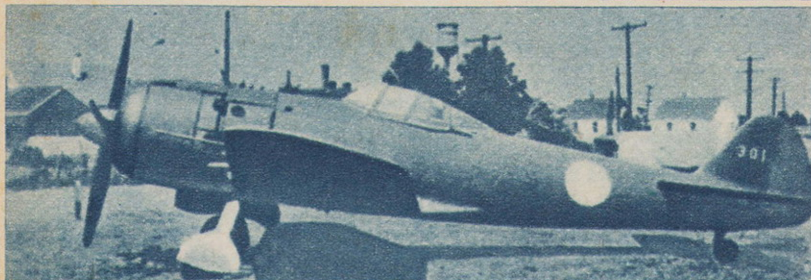
KAWASAKI KI-45 „TORYU" — japoński myśliwiec. 2 silniki „HA-102" o mocy 1 050 KM każdy. Rozp. — 15,1 m, długość — 10,5 m, ciężar — 15 450 kG, prędkość max. — 540 km/h, zasięg — 2 000 km, pułap — 10 600 km, uzbrojenie: 200 kG bomb, 2 karabiny masz. — 13 mm, 2 działka 20 mm, 1 karabin masz. — 7,7 mm.



MITSUBISHI KI-67 „HIRYU" — japoński średni bombowiec. 2 silniki „HA-104" o mocy 1 730 KM każdy. Rozp. — 22,5 m, długość — 19,4 m, ciężar — 13 850 kG, prędkość max. — 550 km/h, zasięg — 3 800 km, uzbrojenie: 1000 kG bomb, 4 karabiny maszynowe — 13 mm, 1 działko 20 mm.



MITSUBISHI G4M2 „BETTY" — bombowiec. 2 silniki „Kasei 21" o mocy 1 820 KM każdy, rozp. — 22,5 m, długość — 20 m, ciężar — 15 030 kG, prędkość max. — 520 km/h, pułap — 7000 m, zasięg — 2 800 km. Uzbrojenie: 2 200 kG bomb, 3 karabiny masz. — 13 mm, 2 działka 20 mm.



NAKAJIMA KI-84 „HAYATE" — japoński myśliwiec. Silnik HA-45 o mocy 2 200 KM, rozp. — 11,3 m — długość — 9,8 m, ciężar — 3 680 kG, prędkość max. — 650 km/h, zasięg — 1 600 km, uzbrojenie: 250 kG bomb, 2 karabiny masz. — 13 mm, 2 działka 20 mm.

Dowódcą Lotnictwa Radzieckiego wszystkich frontów mianowany został marszałek Lotnictwa A. Nowikow. Radzieckie załogi przebazowane z Europy na Daleki Wschód zastały tu zupełnie nowe, nieznane im warunki, które niejednokrotnie doświadczonym w walkach pilotom sprawiały wiele kłopotów i niespodzianek. Olbrzymie przestrzenie teatru wojny o zróżnicowanym krajobrazie, skrajnie różnych warunkach klimatycznych i terenowych, przechodzących z lesistogórzystych partii w stepy i pustynie, wymagały od pilotów starannego przeszkolenia nawigacyjnego, niezbędnego do walki w trudnym terenie. Od pierwszych chwil koncentracji na lotniskach wypadowych prowadzono intensywne szkolenie załóg latających, przygotowując jednocześnie do nowych warunków pracy personel techniczny, przed którym m. in. stanęły takie problemy jak pylne lotniska, wysokie temperatury otoczenia itp.

W ciągu niespełna 3 miesięcy każda niemal jednostka latająca wykonała średnio 27 lotów szkolno-taktycznych oraz przeszła szkolenie operacyjne w ilości 240 wykładów z zakresu nawigacji, taktyki walki, rozpoznania, współdziałania z wojskami naziemnymi, a zwłaszcza z bronią pancerną. Szczególny nacisk położono na łączność i współpracę jednostek latających z ziemią i jednostkami broni pancernej. I tu dowódcy pułków oraz eskadr mieli większe uprawnienia, jak w czasie działań w Europie. Oprócz radia szeroko zastosowano system sygnalizacji w trudnym pustynnym, stepowym i górskim terenie obejmujący sygnały dymne, wskaźniki cyfrowe i literowe.

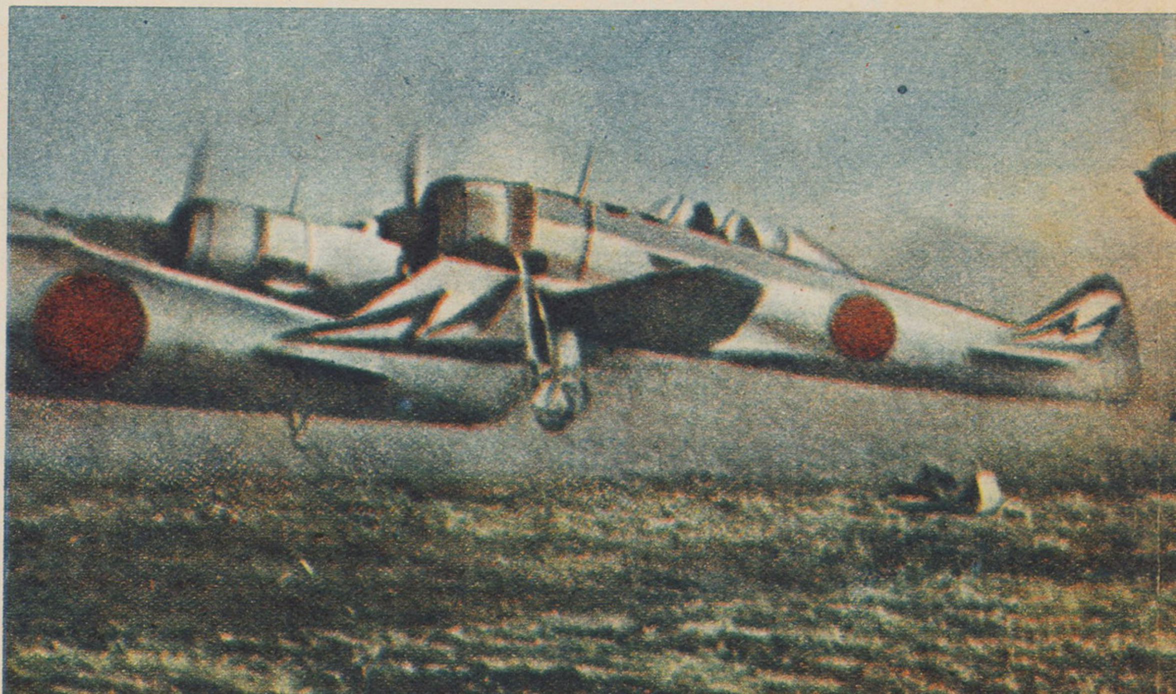
Sprawne funkcjonowanie tych systemów sygnalizacji, zapewnienie dostaw materiałów pędnych, budowę magazynów i bieżni startowych — gwarantowały jednostki tzw. BAO (Batalion Obsługi Lotnisk), które w bardzo trudnych warunkach słabo rozwiniętej sieci dróg musiały przygotowywać teren lądowisk bezpośrednio po przejściu linii frontu. Celem sprawniejszej działalności i zwiększenia ruchliwości tych oddziałów każdy pułk pancerny w ugrupowaniu czołgów dysponował wydzielonym batalionom inżynieryjnym i jednym BAO, co umożliwiało przygotowanie lądowisk niemal na linii frontu. Dowódcami tych jednostek, jak również i w pułkach lotniczych, wysoki procent stanowili ludzie, którzy brali udział w odparciu japońskiej inwazji na terytorium radzieckie w rejonie jeziora Chasan i rzeki Chałchin-Goł w latach 1938—1939. Szeroko znalazły zastosowanie wypracowane metody i doświadczenia zdobyte przez lotnictwo myśliwskie i szturmowe w walkach z Niemcami hitlerowskimi, a słynna „Czarna śmierć" Ił-2 i tu grała pierwsze akordy w atakach na japońskie kolumny transportowe i pancerne.

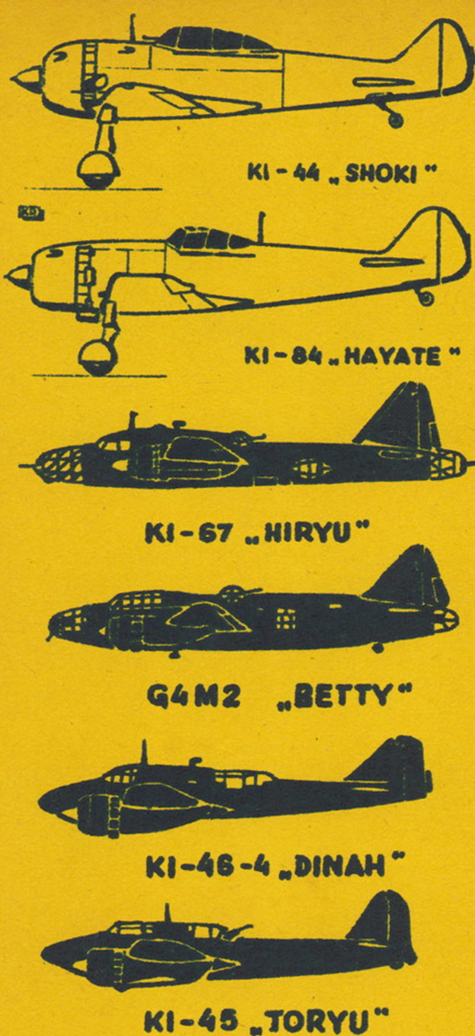
W wyniku zmasowanych ataków, w pierwszym dniu akcji pułki radzieckie wykonały ok. 2000 lotów bojowych, paraliżując ruchy i niszcząc zaplecze nieprzyjaciela. Przeprowadzono też naloty na linie kolejowe rejonu Chailar i Chutou, a działające w grupach 60—80 maszyn bombowce Pe-3 zniszczyły szereg stacji i magazynów, przerywając jednocześnie w wielu miejscach tory, co sparaliżowało ruch japońskich transportów wojskowych, opóźniając ich dostawę dla frontu. Dzięki bombowcom I Dalekowschodniego Frontu atakującym grupowo po 80 samolotów z wysokości 2000 m 250 kG bombami, batalionom wojsk naziemnych w 2 dni udało się zdobyć miasto Hutou, ważny punkt na linii obrony Armii Kwantuńskiej. Błyskawiczny manewr zaskakujący I Frontu otworzył mu po zdobyciu tuneli kolejowych drogę na Mudang—Charbin. Tempo natarcia i rozbicie linii obrony zmusiły dowództwo japońskie do ciągłego cofania się, a tym samym wojska radzieckie oddalały się od swoich baz zaopatrzeniowych.

Celem zaspokojenia potrzeb armii i lotnictwa w niezbędne materiały, których dostawa ze względu na trudne tereny nie zawsze mogła dotrzeć na czas, szeroko rozbudowane lotnictwo transportowe przejęło na siebie cały ciężar zaopatrzenia Frontu. Jednostki te, współdziałając z oddziałami desantowymi wojsk spadochronowych, przerzucały w zagrożone rejony szybką pomoc lub atakowały samodzielnie z powietrza zdobywając kluczowe punkty strategiczne na tyłach Armii Japońskiej. Siłę uderzeniową lądujących oddziałów stanowiły formacje bombowców Pe-3, Ił-4 i Tu-2, które silnie bombardowały teren lądowania wojsk desantowych. Nad całością czuwały samoloty myśliwskie Ła-7 i Jak-9, ubezpieczając teren przed atakami japońskich myśliwców.

Przeciętne obciążenie jednej grupy transportowo-desantowej wyrażało się ilością przerzucanych 170 ton uzbrojenia, 500 żołnierzy i 2500 ton paliwa.

Japońskie myśliwce Ki-44 „Shoki" — startują.





ZDARZENIE W POWIETRZU

G. DRAGUNOW

Korespondencja własna „Skrzydlatej Polski" z Leningradu

BYŁO to parę tygodni temu. Przed zasiadającymi w prezydium zebrania członkami Dzierżyńskiego Komitetu Rejonowego partii w Leningradzie stał krzepki, o energicznym wyglądzie mężczyzna w mundurze lotnika komunikacyjnego. Jego nazwisko: Władimir Iwanowicz Gładkow. Urodził się w roku 1929, w rodzinie robotniczej. Uczęszczał do szkoły wieczorowej, potem wstąpił do szkoły lotniczej i zdał egzaminy końcowe jako radiotelegrafista. Później ukończył szkołę pilotów. Od roku 1955 jest dowódcą załogi samolotu komunikacyjnego i wylatał półtora miliona kilometrów.

Obecnie Gładkow jest słuchaczem Wyższego Instytutu Lotnictwa Komunikacyjnego.

W jego ankiecie personalnej widnieje adnotacja: Odznaczony orderem Czerwonego Sztandaru.

Jeden z członków biura Komitetu zadał mu pytanie: — Za co otrzymaliście w czasie pokoju order Czerwonego Sztandaru?

Oto co odpowiedział Władimir Iwanowicz Gładkow:

„Pewnego ranka nasz samolot Li-2 stał gotowy do startu na lotnisku w Tallinie. Miał to być normalny lot rozkładowy. Pasażerów było mało. Tuż przed odlotem nadjechała jakaś „Pobieda". Wyszedł z niej mężczyzna z kobietą i skierowali się ku maszynie. Mężczyzna był wzrostu wyżej średniego, w mundurze lotnika wojskowego, lecz bez naramienników. Kobieta — mogła mieć około trzydziestu lat.

Wszystko przebiegało normalnie. Samolot wykołował na pas startowy, wziął rozbieg, wyszedł w powietrze i zaczął nabierać wysokości.

Wysokościomierz wskazywał 1 800 metrów. Pilotował samolot Iwan Garanin, obok niego siedział drugi pilot — Anatolij Kaliniczew. W kabinie załogi znajdował się również mechanik Timofiej Romaszkin.

Ja w tym czasie nałożyłem słuchawki i wziąłem namiar, aby skierować maszynę na kurs.

Nagle, obejrzawszy się, ujrzałem moich kolegów stojących z podniesionymi do góry rękami. Po ich twarzach zorientowałem się, że stało się coś niewiarygodnego.

Zdjąłem słuchawki i skierowałem się do wyjścia z kabiny załogi. Usłyszałem wówczas głośne: — Ręce do góry!

Pasażer w lotniczym mundurze i jego towarzyszka, którzy wsiedli do samolotu jako ostatni, stali w kabinie z wycelowanymi w naszym kierunku lufami pistoletów. Kazano mi się wrócić.

Kobieta związała mi ręce.

W tej chwili Timofiej Romaszkin, wykorzystując moment gdy bandyci odwrócili się do mnie, rzucił się na nich.

Huknęły dwa wystrzały. Romaszkin padł śmiertelnie ranny. Za cenę własnego życia dał nam sekundę czasu, w czasie której Kaliniczew i Garanin rozpoczęli z bandytą walkę. W kabinie zakotłowało się.

Samolot tymczasem leciał prowadzony przez pilota automatycznego.

Po paru chwilach bandyta został wyrzucony z kabiny załogi do przedziału pasażerskiego, gdzie został schwytany i obezwładniony.

Zdołałem uwolnić z więzów ręce. Wymierzyłem kamratce bandyty silny cios, związałem ją i rzuciłem się na pomoc kolegom.

Byliśmy wtedy jakieś osiemdziesiąt kilometrów od Tallina.

Od startu minęło pół godziny. Zawróciliśmy bez przeszkód na lotnisko.

Plany bandytów, polegające na zawładnięciu samolotem i ucieczce za granicę, zostały udaremnione.

Timofiej Romaszkin otrzymał pośmiertnie tytuł Bohatera Związku Radzieckiego, zaś pozostali członkowie załogi odznaczeni zostali orderem Czerwonego Sztandaru".

Władimir Iwanowicz Gładkow po tym właśnie wydarzeniu został niedługo pilotem.

W swym podaniu Gładkow napisał: „Proszę o przyjęcie mnie w poczet kandydatów Komunistycznej Partii Związku Radzieckiego. Pragnę być w pierwszych szeregach budowniczych komunizmu".

Przyjęty został jednogłośnie.

Od 18 do 27 sierpnia lądując z powietrza radzieckie wojska desantowe zajęły po ciężkich walkach miasta: Charbin, Czangczung, Mukden, Kiryn, Port-Artur, Dajren, Chanko, Chejdżo, Gensan (Korea Płn.), Tojochara, Otomari, (płd. Sachalin) i punkty na Wyspach Kurylskich. Równocześnie lotnictwo morskie przeprowadziło zmasowane ataki na japońską żeglugę, porty, magazyny i jednostki floty wojennej. O skuteczności tych ataków świadczą wyniki bombardowania portu Rasin, gdzie w czasie jednego nalotu zatopiono zgromadzone tam: 13 transportowców wojennych, 3 tankowce i 1 stawiacz min o wyporności ok. 3000 ton. Specjalne samodzielne jednostki łodzi latających PBY, KOR1, GST i innych, działając z baz i pokładów radzieckich okrętów wojennych, przeprowadzały szerokie rozpoznania rejonu wód przybrzeżnych, atakując nieprzyjacielskie jednostki handlowe płynące z zaopatrzeniem do portów.

Uderzenia wojsk radzieckich, przybierające na sile, już dnia 16 sierpnia 1945 r. w wyniku desantu powietrznego objęły port i miasto Esutor i 20 sierpnia port i miasto Maoka. 24 sierpnia, w celu przyśpieszenia likwidacji wojsk japońskich, a szczególnie zlikwidowania sił lotniczych w płd. części Sachalinu — na lotniska nieprzyjacielskie w rejonie miast Otiaj i Tojochara, wysadzono silne formacje desantowe, które działając z zaskoczenia zdobyły je wraz z dużą ilością sprzętu i zapasów paliwa. 25 sierpnia po ataku z powietrza wojska desantowe zajmują miasto Rudaka oraz port i bazę wojenną marynarki japońskiej — Otomari.



W rezultacie walk wojska 16 Armii Radzieckiej 25 sierpnia wniknęły 360 km w głąb południowego Sachalinu, łącząc się z wojskami desantowymi. W akcji tej rozbito japońską 88 dywizję piechoty, biorąc do niewoli 18 000 żołnierzy i oficerów V Frontu. W walkach o Wyspy Kurylskie rozbito i wzięto do niewoli 47 600 żołnierzy.

Uderzenia prowadzone przez siły Frontu Zabajkalskiego, I i II Frfontu Dalekowschodniego, Flotę Oceanu Spokojnego i Flotę Amurską do 1 września 1945 r. rozbiły wojska Armii Kwantuńskiej i ich satelitów .Zniszczono i rozbito połowę stanu 17 i 5 Frontu oraz Sungaryjską Flotę Rzeczną. Straty japońskie sięgnęły ponad 690 000 ludzi, z czego 83 737 zabitych. 609 176 wziętych do niewoli, w tym 148 generałów i admirałów.

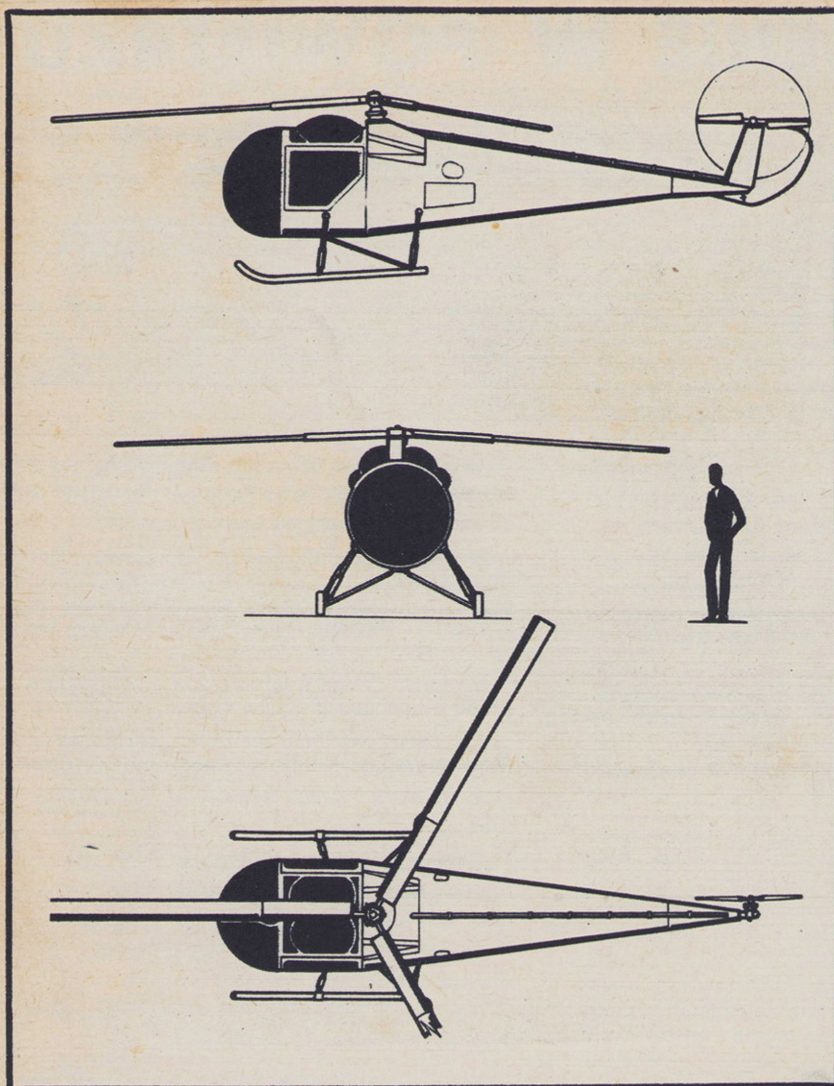
W walkach o Wybrzeże Pacyfiku lotnictwo radzieckie zatopiło 50 jednostek wojennych i handlowych, zniszczyło 700 samochodów, 50 parowozów, kilkaset wagonów, 20 baterii artylerii polowej i ok. 150 samolotów, zdobywając jednocześnie w akcjach desantowych 600 maszyn na lotniskach wroga.

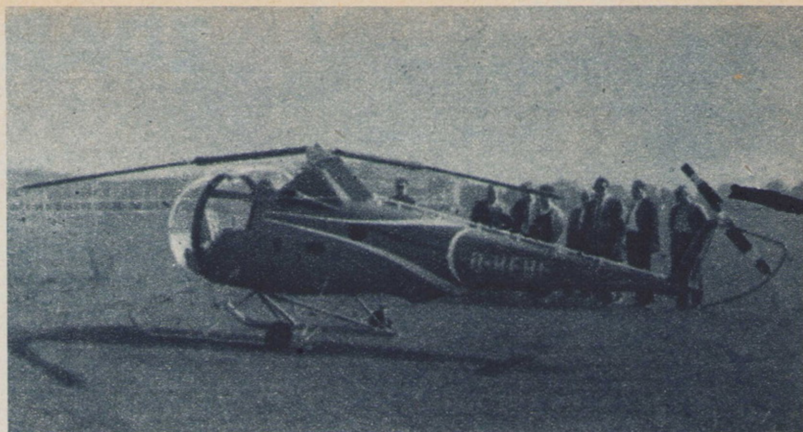
W sumie wojska ugrupowań Zabajkalskiego i Frontu Dalekowschodniego zdobyły: 861 samolotów różnych typów, 2129 pojazdów mechanicznych, 600 czołgów, 2139 miotaczy min, 8508 lekkich i 2480 ciężkich k. masz., 12984 konie i 679 różnorodnych magazynów paliwa i amunicji.

Dnia 2 września 1945 r. o godzinie 10.30 czasu tokijskiego dowództwo Armii Kwantuńskiej podpisało bezwarunkowy akt kapitulacji, który łącznie z innym aktem podpisanym w obecności sojuszniczych mocarstw: St. Zjednoczonych, ZSRR i Wielkiej Brytanii na pokładzie pancernika „Missouri" stanowił bezwarunkowy akt kapitulacji Cesarskich Japońskich Sił Zbrojnych na wszystkich frontach.

ŹRÓDŁA

1. Awiacja naszej Rodiny — J. F. Szipiłow.
2. Wtoraja mirowaja wajna, 1939—1945 r. tom I i II — praca zbiorowa.
3. Bolszaja strategia, paźdz. 1944 r. — sierpień — 1945 r. (Grand strategy) — J. Erman (tłum. z angielskiego).
4. Druga wojna światowa — G. Deborin (tłum. z rosyjskiego).
5. Aircraft Recognition, rocznik 1945.





BRANTLY B–2 ● USA

W USA pojawił się nowy typ lekkiego śmigłowca skonstruowany przez mało znanego inż. N.O. Brantly. Konstruktor ten pracuje nad śmigłowcami od 1946 r., kiedy powstał pierwszy jego typ B-1 o dwóch współosiowych wirnikach. Inż. Brantly zarzucił jednakże ten układ jako zbyt skomplikowany i w 1953 r. ukończył budowę i oblatał nowy śmigłowiec B-2 z pojedynczym wirnikiem. W 1956 r. pojawił się nowy, ulepszony prototyp tego śmigłowca, a w 1959 r. otrzymał on świadectwo homologacyjne. Obecnie śmigłowiec B-2 znajduje się w produkcji seryjnej w zakładach Frederick (Oklahoma). Kilka egzemplarzy tego śmigłowca B-2 zakupiła armia USA, gdzie otrzymał oznaczenie YHO-3BR.

Śmigłowiec B-2 odznacza się przy dobrych osiągach niską ceną i dużą prostotą obsługi.

Brantly B-2 jest dwumiejscowym, jednosilnikowym śmigłowcem o układzie jednowirnikowym, konstrukcji metalowej.

Wirnik składa się z trzech prostokątnych łopat o interesującej konstrukcji. Oprócz przegubu umieszczonego w pobliżu głowicy posiadają one drugi przegub w odległości 1 320 mm od osi. Są natomiast pozbawione tłumików. Układ taki zdał podobno egzamin w praktyce, zapewniając bezdrganiową pracę.

Kadłub zbudowany jest jako stożkowa skorupa z duralu. Na jego końcu, na ukośnym wysięgniku, zabudowane jest dwułopatowe śmigło ogonowe napędzane wałem biegnącym na zewnątrz skorupy.

Kabina załogi z miejscami obok siebie jest bogato oszklona. Przednia szyba ma kształt kulisty. Dostęp przez boczne drzwi. Silnik Lycoming VO-360 o mocy 180 KM zabudowany za kabiną. (JŚ)

DANE TECHNICZNE

Wymiary:			
Średnica wirnika	—	7,24	m
Długość kadłuba	—	6,62	m
Wysokość	—	2,13	m
Ciężary:			
Ciężar własny	—	445	kG
Ciężar całkowity	—	726	kG
Obciążenie mocy	—	4,4	kG/KM

Osiągi:			
Prędkość przelot.	—	161	km/h
Prędkość wznosz.	—	7,67	m/sek
Pułap statyczny	—	1 430	m
Zasięg	—	480	km

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

„LIE-FANG" ● CHINY LUDOWE

DUŻĄ rolę w tworzeniu się szybownictwa Chińskiej Republiki Ludowej odegrali polscy specjaliści. Oni to pomogli zorganizować sport szybowcowy w ChRL, brali również udział w tworzeniu chińskiego przemysłu szybowcowego, produkującego z licencji polskie typy szybowców. Obecnie przemysł szybowcowy w Chinach produkuje również szybowce rodzimej konstrukcji. Pierwszym własnym szybowcem jest dwumiejscowy szybowiec szkolno-treningowy „Lie-fang" („Oswobodzenie"). Skonstruowali go inżynierowie Czeń-Kuej-Weń oraz Li Ti-Tiun pod kierunkiem Polaka, Józefa Niespała (konstruktora „Sępa" i „Jastrzębia"). Prototyp szybowca został oblatany 10 maja 1958 r.

„Lie-fang" jest dwumiejscowym wolnonośnym średniopłatem konstrukcji drewnianej. Szybowiec dopuszczony jest do startów za wyciągarką i na holu za samolotem oraz do lotów w atmosferze burzliwej i do podstawowej akrobacji. Jest on poprawny pilotażowo i przyjemny w locie. Pilot wyszkolony na „Lie-fang" przechodzi bezpośrednio na „Muchę".

Płat o obrysie trapezowym, konstrukcji jednodźwigarowo-kesonowej, z pokryciem kesonu sklejką, a spływu — płótnem. Lotki dzielone, hamulce aerodynamiczne — płytowe.

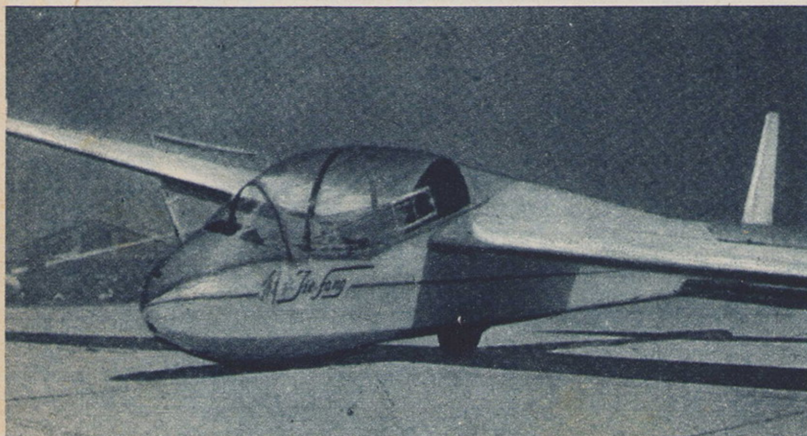
Kadłub o obrysie sześciokątnym kryty sklejką. Kabina z miejscami ustawionymi w tandem, bogato oszklona, odznacza się dobrą widocznością i wygodą. Usterzenie wolnonośne.

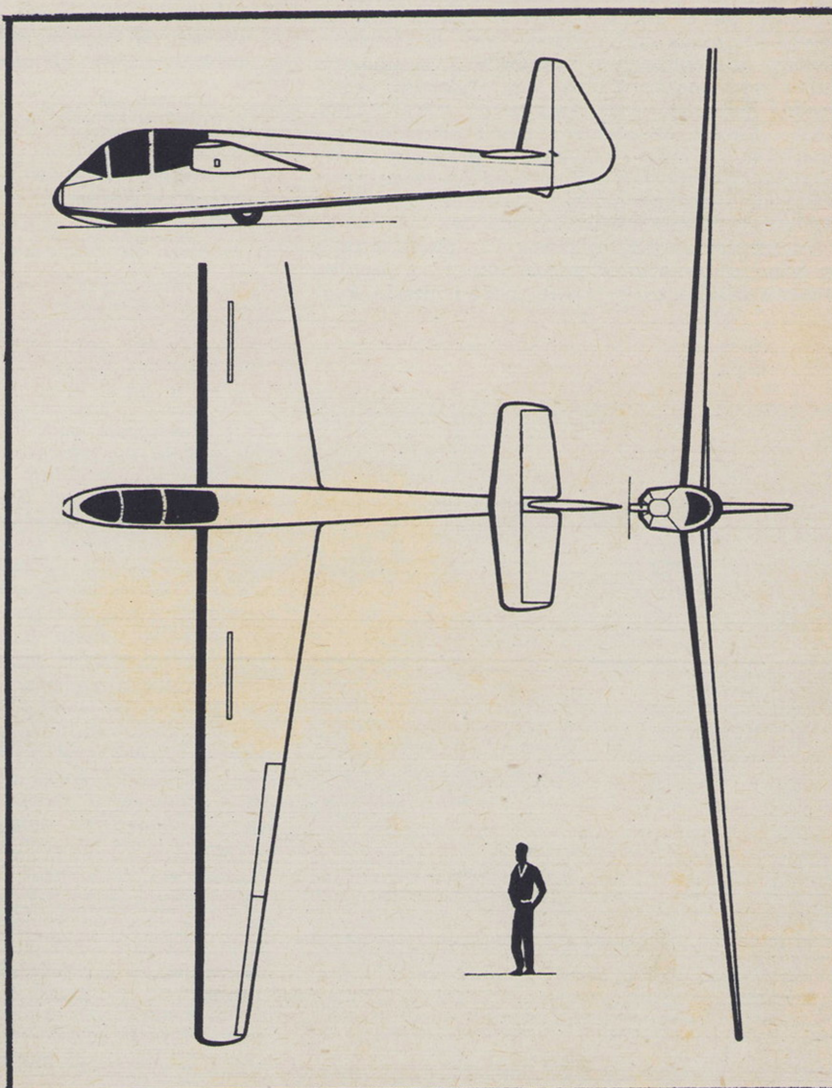
Podwozie składa się z płozy przedniej, stałego kółka umieszczonego za środkiem ciężkości i zderzaka ogonowego. (JS)

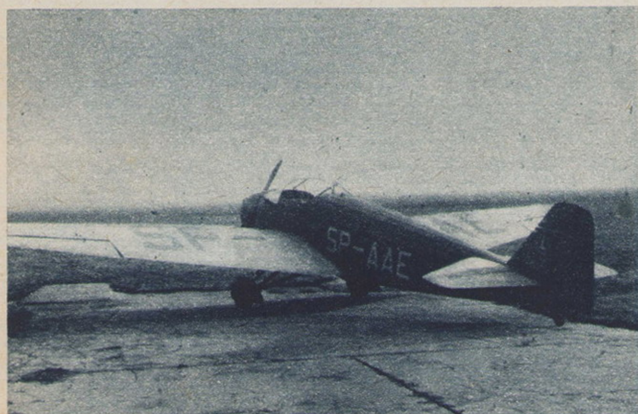
DANE TECHNICZNE

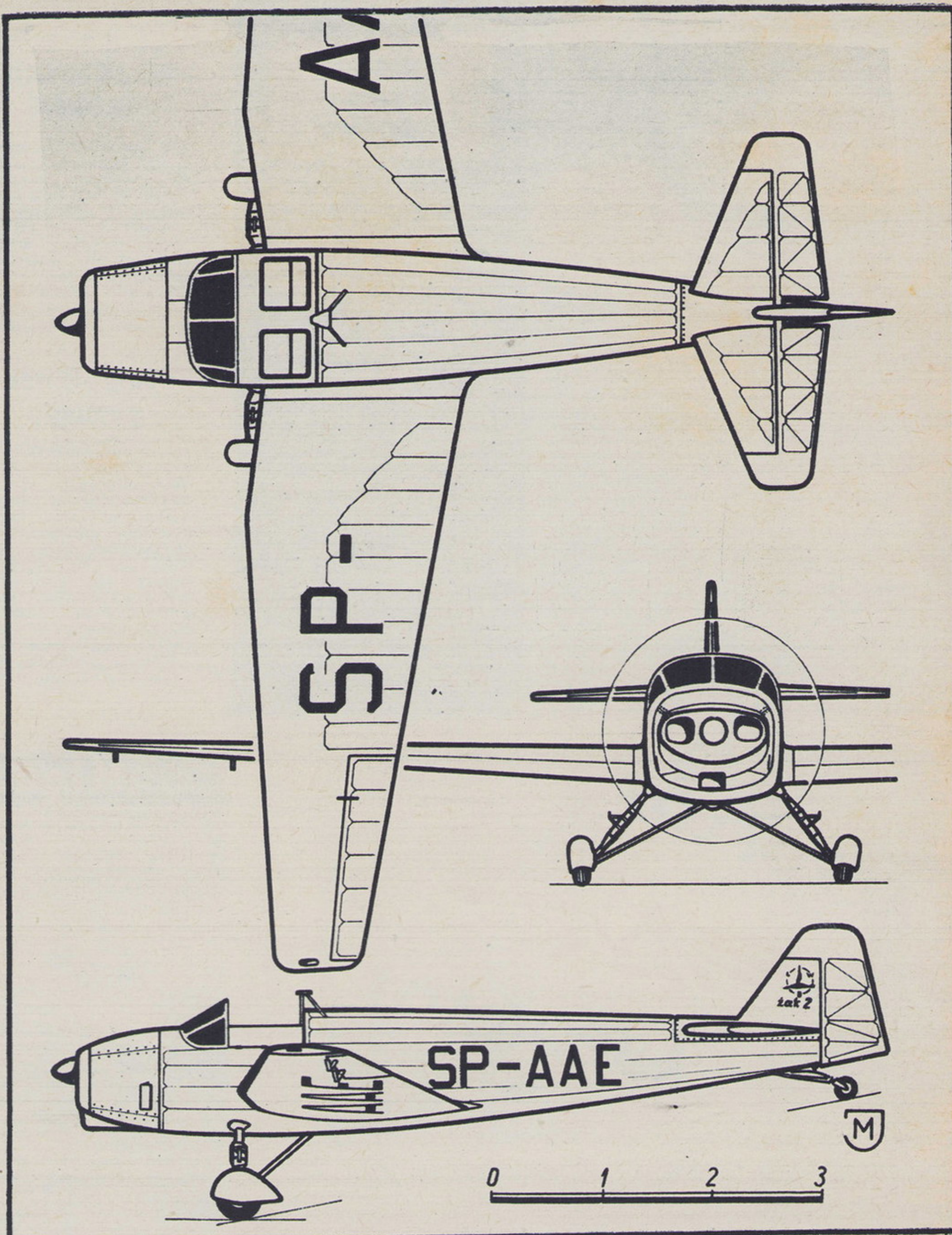
Wymiary:			
Rozpiętość	—	15,0	m
Długość	—	8,0	m
Wysokość	—	1,35	m
Pow. nośna	—	18,5	m²
Wydłużenie	—	12,4	

Ciężary:			
Ciężar własny	—	240	kG
Ciężar całkowity	—	400	kG
Obciążenie pow.	—	21,6	kG/m²
Osiągi:			
Doskonałość	—	21	
Prędkość optym.	—	67	km/h
Prędkość min.	—	50	km/h









LWD „ŻAK-2"

PIĄTĄ (latającą) konstrukcją Lotniczych Warsztatów Doświadczalnych był samolot „Żak-2". Został on oblatany 27 listopada 1947 r. i otrzymał rejestrację SP-AAE. Samolot ten stanowił odmianę „Żaka-1" przystosowaną do silnika o układzie płaskim. W tym właśnie czasie inż. W. Narkiewicz opracowywał w Centralnym Studium nową konstrukcję, silnik PZL-A65, nazwany później WN-1. Ten właśnie silnik miał być użyty do napędu seryjnego „Żaka".

Prototyp samolotu „Żak-2" został wyposażony zastępczo w silnik Continental A-65 (używany w samolotach Piper „Cub"), na którym zresztą wzorowany był i silnik PZL.

W następnym okresie zakłady rozpoczęły budowę dziesięciu samolotów typu „Żak-2". Jednak wskutek braku silników PZL-A65, których produkcja seryjna nie została zatwierdzona, samoloty te zostały ostatecznie wykończone w wersji „Żak-3" z silnikami czeskimi.

Na pierwszy powojenny polski samolot z krajowym silnikiem trzeba było jeszcze poczekać prawie 8 lat.

Samolot „Żak-2" przeszedł próby homologacyjne w Głównym Instytucie Lotnictwa dopiero późną jesienią 1951 r.

„Żak-2" różnił się od „Żaka-1", głównie silnikiem i odkrytą kabiną. Konstrukcja pozostała raczej identyczna. Ze względu na odkrytą kabinę osiągi „Żaka-2" były nieco gorsze, zachował on jednak w pełni prawidłowe własności lotne i pilotażowe.

„Żak-2" był dwumiejscowym, jednosilnikowym wolnonośnym dolnopłatem, konstrukcji mieszanej przeznaczonym do szkolenia pilotów sportowych i do turystyki.

Płat dwudzielny, o obrysie trapezowym z wcięciem przy kadłubie. Konstrukcja „szybowcowa", tzn. drewniana jednodźwigarowa z pomocniczym dźwigarem skośnym i kesonem noskowym ze sklejki. Płat kryty płótnem. Lotki typu Friese, różnicowe; brak klap.

Kadłub na ogół identyczny jak w „Żaku-1", tzn. kratownica z rur stalowych, spawanych; oprofilowany listwami drewnianymi i kryty płótnem. Wygodna odkryta kabina z miejscami obok siebie. Jedyne oszklenie stanowił wiatrochron. Dla zmniejszenia oporu burty kabiny zostały nieco podwyższone, były one jednakże otwierane do wsiadania. Z tyłu kabiny umieszczony był kozioł przeciwkapotażowy w postaci piramidy z trzech rur stalowych zakończonych stalową płytą. Fotele regulowane, przystosowane do spadochronów siedzeniowych. Sterownice nożne wykonane były w postaci przestawianych orczyków, ręczne — w postaci drążków sterowych. Tablica przyrządów wspólna dla obu miejsc.

Usterzenie wolnonośne, jak w „Żaku-1". Statecznik wysokości kryty częściowo sklejką. Stery wyważone aerodynamicznie rogowo.

Podwozie dwukołowe, stałe. Główne podwozie trójgoleniowe. Golenie sztywne z rur stalowych; goleń główną stanowił amortyzator olejowo-powietrzny.

Koła 380 × 150 o niskim ciśnieniu (1,5 atn) wyposażone w hamulce taśmowe z napędem mechanicznym. Koła były osłonięte owiewkami z blachy elektronowej. Kółko ogonowe o średnicy 150 mm, twarde, osadzone było w spawanym widelcu na końcu stalowego resora. Kółko było sprzęgnięte elastycznie ze sterem kierunku.

Silnik 4-cylindrowy o układzie płaskim (bokser) Continental A-65 o mocy 65 KM. Śmigło drewniane, stałe. Zbiornik paliwa umieszczony był w kadłubie, za kabiną załogi.

Samolot początkowo malowano jak „Żaka-1", tzn. na kolor srebrzysty z podwójnym paskiem wzdłuż kadłuba; znaki rejestracyjne — czarne. Następnie został on przemalowany na kolor czerwony (kadłub, usterzenie kierunku i podwozie). Znaki srebrne na kadłubie, czerwone — na skrzydłach.

JERZY ŚWIDZIŃSKI

DANE TECHNICZNE

Wymiary:

Rozpiętość	—	11,80	m
Długość	—	7,55	m
Wysokość	—	2,05	m
Powierzchnia nośna	—	16,85	m²

Ciężary:

Ciężar własny	—	413	kG
Ciężar całkowity (2 osoby)	—	620	kG
Ciężar maksymalny	—	654	kG
Obciążenie powierzchni	—	36,3	kG/m²
Obciążenie mocy	—	9,4	kG/KM

Osiągi:

Prędkość maksymalna	—	143	km/h
Prędkość przelotowa	—	125	km/h
Prędkość minimalna	—	80	km/h
Prędkość dop. nurkowania	—	230	km/h
Prędkość wznoszenia	—	1,8	m/sek.
Pułap praktyczny	—	2 200	m
Zasięg	—	394	km

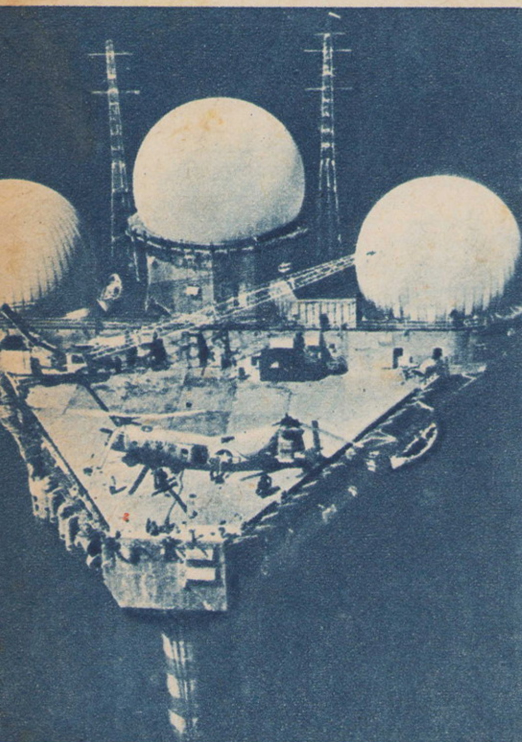
„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy
Adres redakcji:
Warszawa 10, ul. Widok 8.
Telefon: 6 88 41
WYDAJĄ
WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI

Redaguje Kolegium: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wyd. Kom. i Łącz. Warszawa, Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

NUMER PODPISANO DO DRUKU 16.II.1961 R. Zam. 1030/C S-16

RAKIETĄ PO ŚWIECIE



Katastrofa wieży radarowej

Tego rodzaju jak na zdjęciu z lewej amerykańska wieża radarowa, zbudowana na trzech rurowego kształtu wspornikach na wysokości 18 m nad powierzchnią wody, runęła w dniu 15 stycznia br. w sztormowe fale północnego Atlantyku, zatapiając wraz z sobą 28-osobową załogę. Na małym lądowisku wieży – widoczny śmigłowiec dowożący zaopatrzenie i zmianę personelu.

Foto: „The Illustrated London News"

„COMET" W ARABSKIEJ SŁUŻBIE

Zjednoczone Arabskie Linie Lotnicze (United Arab Airlines) dysponują m. in. trzema samolotami odrzutowymi „Comet-4C", z których jeden widzimy w czasie lotu do Kairu. Za sterem samolotu — szef pilotów United Arab Airlines.

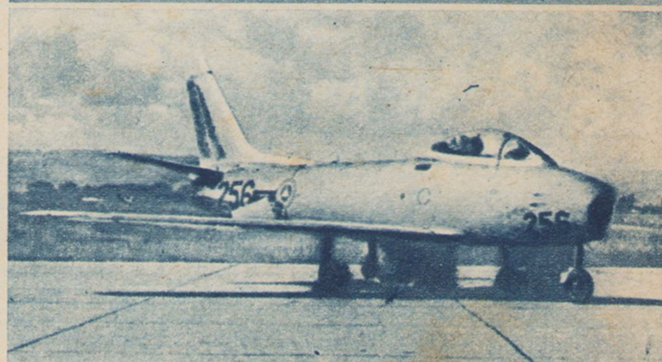
Foto: „Aeronautics"



Odrzutowce pomogły cesarzowi

W zgnieceniu niedawnej rewolty w Etiopii brały m. in. udział samoloty odrzutowe F-86 „Sabre", które znajdują się (w ilości 12 sztuk) na uzbrojeniu lotnictwa etiopskiego. Z prawej: F-86 z etiopskimi znakami rozpoznawczymi, na jednym z lotnisk wojskowych.

Foto: „Aviation Week"



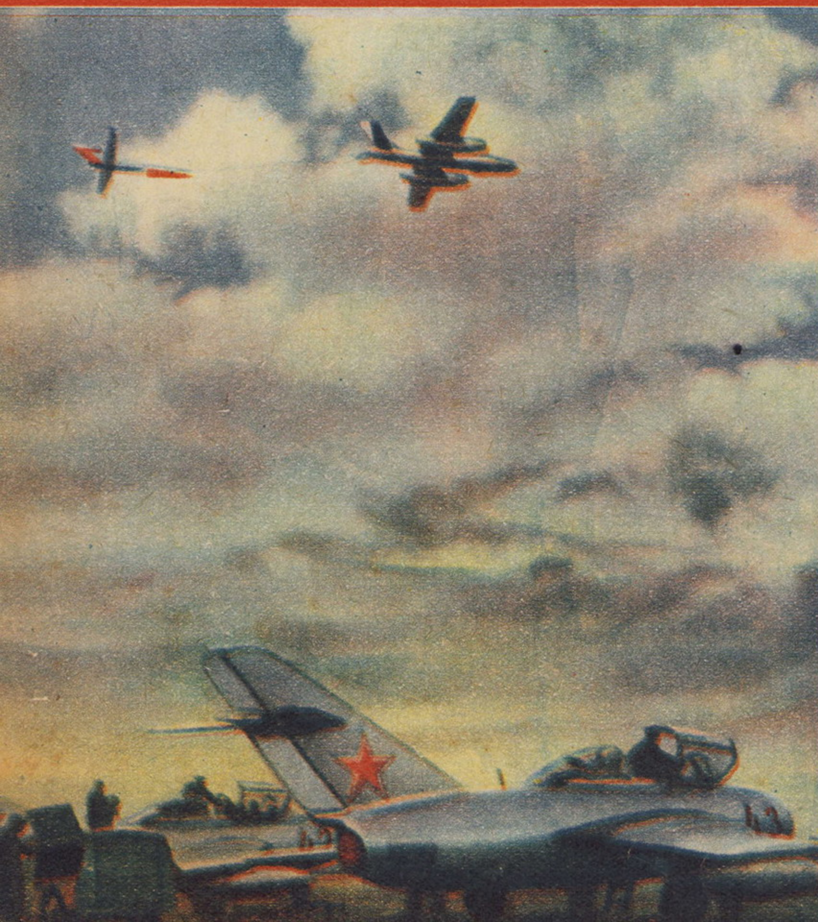


Nalepka bagażowa radzieckich linii lotniczych AEROFŁOT.

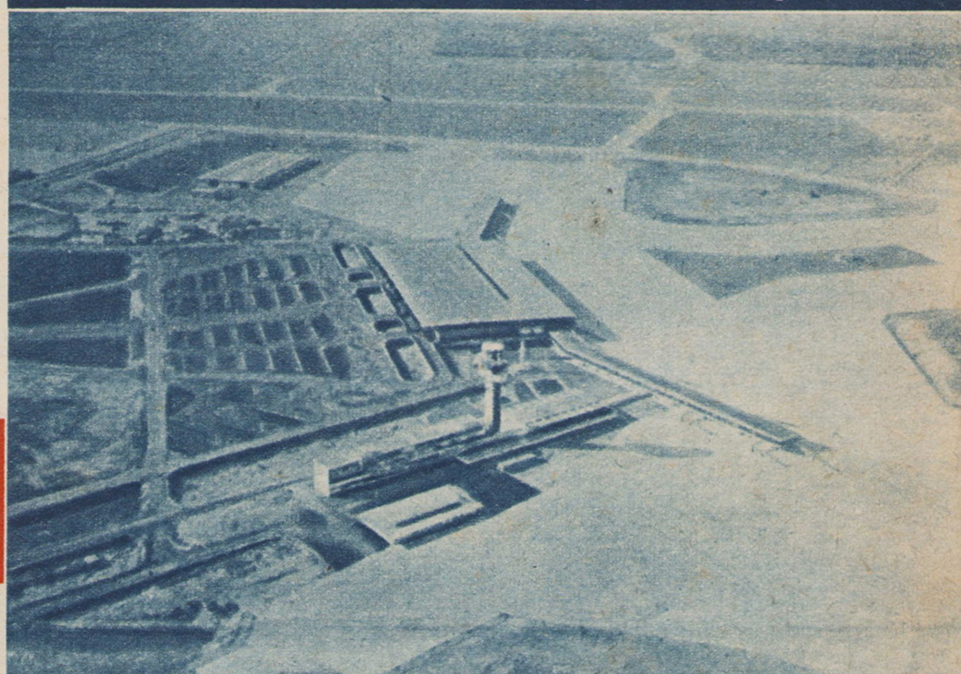
PO ĆWICZENIACH

Dzień intensywnych ćwiczeń w strzelaniu do celu powietrznego — zakończony. Myśliwce są już na miejscu postoju pod opieką mechaników, tylko jeszcze bombowiec Ił-28 podchodzi do lądowania, holując obiekt wielokrotnych ataków ćwiczebnych radzieckich pilotów.

Foto: „Krylia Rodiny"



Międzynarodowy port Rzymu



Wyżej: Widok z lotu ptaka jednego z najnowocześniejszych portów lotniczych w Europie – Fiumicino pod Rzymem. Widoczna wieża kontroli, zabudowania dworcowe i pomosty do bezpośredniego przejścia pasażerów z dworca do samolotów i do załadunku towarów.

Foto: „Ali Nuove"

Znów – trójsilnikowe



Ta przystojna pani prezentuje model będącego w budowie trójsilnikowego odrzutowca pasażerskiego Boeing-727 (114 pasażerów, prędkość 960 km/h, na linie średniego zasięgu).

Foto: „Aeronautics"



Bez słów

PRZEGLĄD LOTNICTWA CYWILNEGO

SKRZYDLATA POLSKA

Nr 24 • Luty 1961

DLACZEGO NIE LATAMY W NOCY?

„SKRZYDLATA" w 49 numerze 1960 roku przynosi na pozór 2 niewielkie artykuli-w dodatku modelarskim, nie związane z modelarstwem, jednak o olbrzymim balaście problemów. Pil. Polikarp Adamiec sprecyzował otwarcie jedno z podstawowych zadań „Skrzydlatej" według naszych żądań: „poprzez krytykę pomogamy usuwać błędy". Zdążyłem zauważyć, że atrakcyjność „SP" dla pilotów czy skoczków rośnie wraz ze wzrostem ilości artykułów na temat wymiany doświadczeń, krytyki niedociągnięć, wyników sportowych oraz rozwoju techniki... ale w wydaniu najpraktyczniejszym, a więc realnie możliwym wkrótce do przyjęcia. Balast materiału fantastyczno-sputnikowego przeznaczony jest wyłącznie dla tak zwanego szerokiego ogółu. Prawie wszystkie tego typu opowiadania obniżają poziom tygodnika — sądzę, że należy z „bajek przyszłości" zrezygnować przynajmniej w naszych warunkach, pozwalając zanudzać czytelników np. „Młodemu Technikowi". Zamiast tego balastu wolałbym widzieć więcej materiału modelarskiego.

Artykuł na temat pracy Aeroklubu Warszawskiego w 1960 r. zainteresował nie tylko większość członków klubu. Inne kluby mogą zorientować się w swych szansach i możliwościach w przyszłym sezonie, jeśli planują wzrost ilościowo-jakościowy swych wyników. Całkowicie zgadzam się z uwagą redakcji odnośnie nadsyłania danych szkoleniowych przez aerokluby. Idę nawet dalej — za brak takich opracowań karałbym zarządy aeroklubów. Aerokluby wychodzą z założenia, że jeśli nawet wykonały plan, to już wszystko jest w porządku. Jednak zapominają całkowicie o wymowie propagandowej swych liczb lub... **chcą ukryć niewspółmiernie słabe wyniki do włożonego funduszu społecznego.**

Porównanie bowiem kilku zebranych danych dla różnych klubów pozwala wyrobić sobie ogólne zdanie o pracy danych klubów. Jeśli wyniki np. Aeroklubu Bielsko-Bialskiego będą niewiele gorsze niż w Aeroklubie Warszawskim, to znaczy, że w klubie stołecznym jest źle (skala ludnościowa 1:10), a gdzie są lepsze: w Aeroklubie Warmińsko-Mazurskim czy Radomskim.

Poprzez wykazanie wyników można ocenić pracę kadry instruktorskiej i technicznej, a więc rzecz niezwykle ważną. Śmiem twierdzić, iż w tej chwili nawet 50 proc. kadry nie potrafi albo nie chce starać się o osiągnięcie wyników lepszych niż minimum. Stare „nawyki odwyknięcia" od starannej pracy (tzw. „tumiwisizm") wyszkoleniowej rzutują na jej wyniki. Przejawy asekurantwa, ułatwionego nawet ile się da poprzez „odżegnujących" od latania zawiadowców ZRLiLK, można zaobserwować w zbyt wielu ośrodkach. Dziwne wydaje się, iż ułatwianie sobie maksymalnie „pracy" cechuje zwłaszcza kadrę zasiedziałą (czytaj zaśniedziałą).

Instruktor w tych warunkach staje się prawie urzędnikiem. Latanie na szybowcach zaczyna się koło południa i trwa parę godzin (!). Na samolotach analogicznie — mimo ich szybkiej operatywności na ziemi, zbyt wiele czasu traci się na uzgodnienie lotów z kadrą (mechanicy z reguły nie powodują skarg). Na prawdę trudno znaleźć drogę do instruktora, który lekceważy... pracę wśród ludzi (artykuł Siekierzyńskiego o instruktorskiej pedagogice), co przecież jest jego zadaniem i za co otrzymuje niemałą zapłatę.

Wreszcie sprawa tytułowa. Co będzie, jeśli z tych 236 pilotów szybowcowych III klasy w Aeroklubie Warszawskim nikt się nie wykruszy (!!!) i wszystkim na przyszły rok (!!) zabraknie do I klasy uprawnienia do lotów w nocy?

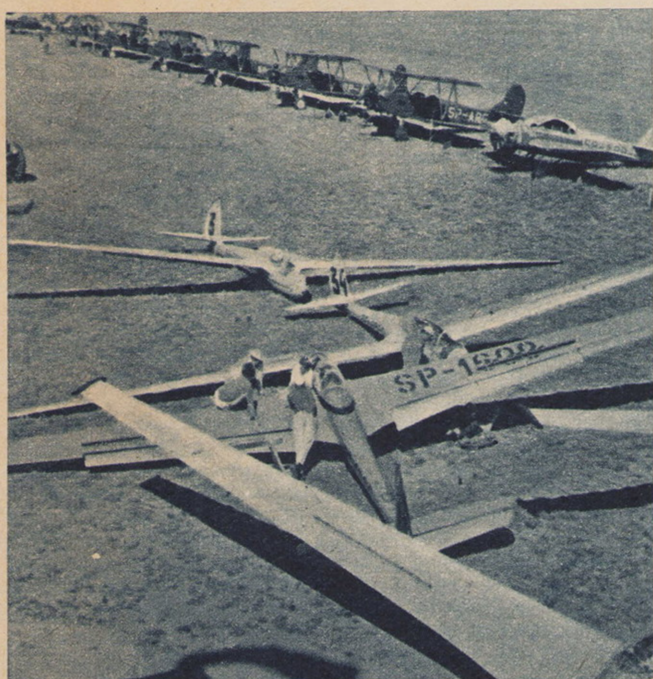
Dziwne wyda się twierdzenie, iż nikt z nich nie zrobi I klasy. Dlaczego? Proste. Jeśli bowiem w tej chwili obowiązuje stary program szybowcowy, to zainteresowani nie otrzymają I klasy bez zaliczenia lotów w nocy.

Z braku ciekawej pracy „niezwykle" przewidujący ludzie jedną decyzją uczynili kolejną krzywdę szybownikom. Praktycznie myślący jednak doszliby do wniosku, że jeśli oświetlenie nie odpowiada normom, to należy normę wprowadzić tylko na sprzęt produkowany, a nie zawieszać całego sprzętu, który i tak stopniowo przy okazji remontów można by „przezbroić".

Można by dyskutować jeszcze o samym usprawnieniu i jego praktyczności, ale sądzę, że te sprawy będą wkrótce omawiane. Wydaje się najwłaściwsze umieszczenie lotów w nocy w programie jako uprawnienia nieobowiązkowego. Należałoby również w przyszłym sezonie organizować nocne loty obowiązkowo (kwiecień, maj, wrzesień, październik) w Lesznie i Lisich Kątach oraz zmusić do tego też i aerokluby. Trzeba

Ciąg dalszy na stronie II

Przed startem na lotnisku w Lesznie. Foto: TM (2)





III Całoroczne Zawody Spadochronowe „Skrzydlatej Polski"

JUŻ od trzech lat redakcja „Skrzydlatej" prowadzi Całoroczne Zawody Spadochronowe. W ubiegłym roku zakończyły się III z kolei zawody, które jak w żadnym roku (1958 i 1959) wykazały tak małe uczestnictwo skoczków, iż można o tych zawodach mówić jedynie z dużym zażenowaniem. A przecież Całoroczne Zawody Spadochronowe jak żadne inne — naszym zdaniem — są odzwierciedleniem działalności sportowej w aeroklubach regionalnych. Są nie tylko sprawdzianem treningu sportowego, ale przede wszystkim rywalizacji zawodniczej. Bo jak by nie było „Skrzydlata" rejestruje osiągnięte wyczyny, publikuje ostateczne zestawienie uczestników oraz ogłasza zwycięzcę zawodów na każdy rok. A to już dużo. Co prawda nie ma jeszcze dyplomów uczestnictwa, lecz każdy się zgodzi, że w zawodach sportowcy startują nie tylko dla dyplomów, odznak czy też nagród rzeczowych.

Trzeba się zgodzić również i z tym, że do tej pory CZSpad nie uzyskały takiej rangi jaką mają Całoroczne Zawody Szybowcowe. Chodzi w tym przypadku o to, że CZSzyb umożliwiają swym uczestnikom zakwalifikowanie się do udziału w mistrzostwach Polski. Natomiast CZSpad takich praw jeszcze nie dają, ze względu na nieco inne przepisy regulaminowe mistrzostw Polski. Nie znaczy to, że w przyszłości przepisy dotychczasowe nie mogą ulec pewnej zmianie.

Inicjując Zawody Całoroczne zdawaliśmy sobie sprawę, iż niewiele mamy spotkań wewnątrzklubowych, międzyklubowych lub ogólnokrajowych. Nie wszyscy też z różnych względów mogą uczestniczyć w takich imprezach. Natomiast udział w Całorocznych Zawodach Spadochronowych ułatwia start członkom sekcji spadochronowych bez potrzeby wyjazdu na zawody z macierzystego klubu. Mało: najbardziej zaawansowanym skoczkom w Polsce zawody te umożliwiają zajęcie czołowych miejsc, a dla mniej doświadczonych sportowców są one próbą sił i sprawdzianem umiejętności przed ewentualnym udziałem w Spadochronowych Mistrzostwach Polski.

Niestety, ubiegły rok wykazał bierność kierowników sekcji tak społecznych jak i zawodowych. Bierność w tej dziedzinie nie ominęła też czołowych sekcji spadochronowych w naszym kraju.

Mimo że w aeroklubach regionalnych wykonano w ubiegłym roku bardzo wiele skoków treningowych, to jednak wydaje się dziwne, iż znalazło się jedynie siedmiu sportowców, którzy w ramach owych skoków treningowych przystąpili do Zawodów Całorocznych. Tak, bo tylko siedmiu zawodników zgłosiło chęć sportowej walki o pierwsze miejsca w naszych zawodach. Aczkolwiek w ubiegłym roku warunki atmosferyczne były nie najlepsze (z nim bowiem wiążą się dobre wyniki w celności lądowania), to jednak tak mały udział skoczków w zawodach jest mało usprawiedliwiony.

Zwycięzcą III CZSpad został Benedykt Kempski z Inowrocławia, który uzyskał łącznie 1 423,3 pkt i jako jedyny rozegrał 4 konkurencje (II — 287,8 pkt; III — 279,3 pkt; V — 270,4 pkt; VI — 585,8 pkt).

JAK doniosła zachodnia prasa lotnicza, w dniu 13 grudnia 1960 roku została podpisana w Brukseli międzynarodowa konwencja w sprawie powołania do życia nowej agencji pod nazwą EUROCONTROL.

POWSTANIE „EUROCONTROL-u" — PIERWSZYM KROKIEM DO REALIZACJI LOTNICZEJ KOMUNIKACJI NADDZWIĘKOWEJ

Wydarzenie to, stanowiące zakończenie kilkuletnich wysiłków i starań w sprawie przystosowania ruchu lotniczego w krajach Europy zachodniej do nowych warunków związanych z masowym stosowaniem odrzutowych samolotów komunikacyjnych, posiada doniosłe znaczenie zwłaszcza że przy wytwarzającym się stanie coraz bardziej rosnącego nasilenia ruchu nie można było — bez obawy stałego niebezpieczeństwa zderzeń powietrznych — utrzymać na dalszą metę dotychczasowej sytuacji, polegającej w szczególności na podziale służb ruchu w poszczególnych krajach na służby ruchu cywilne i wojskowe.

Poza zasadniczym ujednoliceniem tych służb i stworzeniem jednolitego systemu kontroli i regulacji ruchu lotniczego na terenie zainteresowanych krajów, EUROCONTROL pozwoli na wybitną poprawę warunków ruchu lotniczego, dzięki utworzeniu rejonowych stref informacji i kontroli ruchu, przy czym granice tych stref nie pokrywają się już z granicami politycznymi państw, których przekroczenia domagały się stale rosnące wymagania postępu technicznego w dziedzinie lotnictwa.

W chwili obecnej EUROCONTROL stawia sobie za zadanie normalizację warunków ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej sześciu następujących państw zachodnio -europejskich: Belgii, Francji, Holandii, Luksemburga, Niemieckiej Republiki Federalnej i Wielkiej Brytanii. Jednym z ośrodków rejonowych informacji i kontroli ruchu lotniczego będzie Paryż, przy czym będzie on również siedzibą „Dyrekcji Planowania", która w ramach porozumienia poprzedzającego formalnie utworzenie właściwej agencji przygotowuje realizację EUROCONTROL-u. Faktycznie bowiem dopiero po ratyfikacji przez poszczególne parlamenty zainteresowanych państw konwencji brukselskiej, powołującej do życia EUROCONTROL, agencja ta będzie mogła rozpocząć swoją działalność w formie ostatecznej.

Jako siedzibę EUROCONTROL-u obrano Brukselę, która już obecnie jest siedzibą szeregu instytucji europejskich z zakresu lotnictwa cywilnego.

Mimo to, Paryż, ściślej zaś rejon paryski, będzie spełniał szczególnie doniosłą rolę w pracach tej nowej agencji; postanowiono bowiem w rejonie tym utworzyć ośrodek doświadczalny, którego zadaniem będzie prowadzenie prac nad rozwojem nowych technik lotniczych (radiolokacja, środki łączności, maszyny przelicznikowe, automatyczne metody regulacji i kontroli ruchu), co pozwoli na przystosowanie europejskiej sieci lotniczej do nowych warunków ruchu lotniczego, zwłaszcza zaś — w okresie wchodzenia w erę samolotów naddźwiękowych, spodziewane w okresie najbliższych dziesięciu lat.

W związku z wejściem bloku państw zachodnich w nowy okres prac nad rozwojem lotnictwa cywilnego, należy tu zaznaczyć, że jeszcze wcześniej podobne formy organizacyjne i prace badawcze zostały podjęte na kontynencie amerykańskim przez władze Stanów Zjednoczonych, gdzie w 1959 roku utworzono Federalną Agencję Lotnictwa („Federal Aviation Agency" — FAA). W krótkim okresie swego istnienia uzyskała ona już poważne osiągnięcia w dziedzinie normalizacji ruchu lotniczego wspólnie dla lotnictwa cywilnego i wojskowego. Doświadczenia FAA stały się dla państw zachodniej Europy bodźcem dla przyśpieszenia prac nad zawarciem omawianej konwencji, do której szczegółów jeszcze na łamach „Skrzydlatej Polski" powrócimy.

Przy powstawaniu konwencji miał miejsce fakt, nie pozbawiony zarówno wymowy jak i pewnej pikanterii. Mianowicie przy opracowywaniu projektu konwencji współpracowała również delegacja włoska, która jednakowoż w dalszej fazie prac wycofała się. Jak podaje cytowana na wstępie zachodnia prasa lotnicza („Les Ailes"), przyczyną tego były „opory i niezrozumienie, jakie okazali niektórzy wojskowi zasiadający w ministerstwie lotnictwa tego kraju". Chodzi tu mianowicie o to, iż w przeciwieństwie do pozostałych kontrachentów, jedne tylko Włochy posiadają Ministerstwo Obrony, któremu podporządkowane jest lotnictwo cywilne, a więc właśnie tam byłoby najłatwiej zrealizować zasadę wspólnej organizacji służb ruchu lotniczego cywilnego i wojskowego.

Mgr J SERAFIN

Dlaczego nie latamy w nocy?

Dokończenie ze str. I

wziąć pod uwagę znaczną liczbę pilotów, którzy od lat czekają na okazję zdobycia tego obowiązkowego uprawnienia.

Osobne zagadnienie, które winno znaleźć omówienie, to sprawa szkolenia i treningu w lipcu i sierpniu w aeroklubach. Niestety, właśnie w tym okresie lata się niewiele w klubie z różnych przyczyn, a później do wykonania planu nie starcza czasu, ludzi i... pogody.

(K)

III CAŁOROCZNE ZAWODY SPADOCHRONOWE „SKRZYDLATEJ POLSKI"

Dokończenie ze str. I

Drugie miejsce zajął Sławomir Rynek z Warszawy. Otrzymał on za trzy konkurencje 1 137,55 pkt (II — 282,6 pkt; III — 278,4 pkt; IX — 576,55 pkt). Trzecim był Rudolf Zelent, również z Warszawy — 855,7 pkt (II — 282,3 pkt; IX — 573,4 pkt). Czwarty — Witold Wiecha z Inowrocławia — 493 pkt (II — 278,2 pkt; III — 214,8 pkt). Piąty — Jerzy Zamaria z Warszawy — 285,3 pkt (II). Szósty — Edward Bogusz z Inowrocławia — 147,7 pkt (II). Spośród kobiet startowała jedynie Romana Skatulska z Warszawy, zaliczając jedną konkurencję — 265,75 pkt (III).

Z powyższego zestawienia wynika, że w zawodach brali udział jedynie skoczkowie dwóch aeroklubów: warszawskiego i kujawskiego w Inowrocławiu. Czyżby w innych sekcjach spadochronowych na terenie Polski życie sportowe całkowicie zamarło? Z naszych danych wynika, że tak.

Należy sądzić, że obecne zawody były ostatnimi tego rodzaju. Jednocześnie mamy nadzieję, że do następnych Zawodów Całorocznych przystąpi dużo więcej sportowców spadochronowych.

Do zobaczenia na starcie IV Całorocznych Zawodów Spadochronowych! (m)



OBRADY
Komisji Spadochronowej FAI

Ponieważ od posiedzenia Komisji Spadochronowej FAI upłynęło już prawie cztery miesiące i do tej pory nie otrzymaliśmy od delegata Aeroklubu PRL na tę konferencję żadnego sprawozdania lub omówienia przebiegu obrad w Wiedniu w celu podzielenia się zebranymi informacjami z naszymi Czytelnikami — postanowiliśmy podać najważniejsze postanowienia, które tam przyjęto, w oparciu o materiały, jakie ukazały się w lotniczej prasie zagranicznej. (Red.).

W stolicy Austrii — Wiedniu, odbyło się w dniach od 2 do 6 listopada 1960 r. posiedzenie Komisji Spadochronowej FAI. W obradach uczestniczyli delegaci następujących aeroklubów narodowych: Anglii, Austrii, Bułgarii, Czechosłowacji, Francji, Hiszpanii, Holandii, Jugosławii, Kanady, NRF, Polski, Szwajcarii, USA, Węgier, Włoch i Związku Radzieckiego.

Pierwszy dzień poświęcono na zebranie podkomisji z udziałem: Anglii, Austrii, Bułgarii, Czechosłowacji, Jugosławii, NRF, Szwajcarii, USA i Związku Radzieckiego. Obrady podkomisji pozwoliły na ustalenie warunków do uzyskania trzech nowych międzynarodowych dyplomów i odznak spadochronowych. Do tej pory mieliśmy jedynie cztery stopnie dyplomów i odznak spadochronowych o charakterze międzynarodowym (A, B, C i D). Obecnie będą wprowadzone trzy dalsze dyplomy. Oto one:

1. Międzynarodowy Dyplom Spadochronowy — stopień E (złota odznaka z jednym diamentem). Zainteresowany winien posiadać dyplom stopnia D i wykonać 20 skoków na celność lądowania z opóźnieniem co najmniej 30 sek. i lądowaniem w granicach koła o promieniu 20 m. Stopień E stanowi pewnego rodzaju etap przejściowy między dyplomami dotychczasowymi (A—D), a nowymi (E—G).

2. Międzynarodowy Dyplom Spadochronowy — stopień F (złota odznaka z dwoma diamentami). Zainteresowany winien mieć dyplom stopnia E i wykonać 20 skoków z opóźnieniem co najmniej 30 sekund, z celnością lądowania do koła o promieniu 10 m oraz 10 skoków z wysokości 2 000 m (opóźnienia od 23 do 30 sek.), przy czym podczas każdego skoku musi wykonać 5 spiral i jedno salto w czasie spadania; spadochroniarz winien ukończyć cały zestaw figur do 20 sek. spadania.

3. Międzynarodowy Dyplom Spadochronowy — stopień G (złota odznaka z trzema diamentami). Zainteresowany oprócz posiadania dyplomu stopnia F musi wykonać 10 skoków z opóźnieniem 30 sek. i lądować do koła o promieniu 5 m; przeprowadzić 5 skoków z wysokości 1 000 m i lądować do koła o promieniu 5 m; dokonać 5 skoków w nocy z wysokości 1 000 m i lądować do koła o promieniu 25 m (wszystkie skoki z 1 000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu); wykonać 5 skoków z opóźnieniem 60 sek. i lądować do koła o promieniu 5 m oraz 3 skoki do wody, przy czym należy tak skoczyć, aby dopłynąć z miejsca wodowania do oznaczonego celu w ciągu 10 sekund. Dyplom G (z trzema diamentami) jest naprawdę stopniem bardzo trudnym do zdobycia nawet przez wysoce zaawansowanego skoczka.

Należy dodać, że przy wszystkich skokach z opóźnieniem obowiązuje płaski styl spadania, przy czym otwarcie spadochronu powinno nastąpić również w położeniu płaskim.

Następnego dnia odbyło się posiedzenie Komisji Spadochronowej FAI, na którą oprócz wszystkich delegatów podanych wyżej przybyli Joe Crane z USA (przewodniczący komisji) i dyrektor generalny FAI — Gillman. Zasadniczym punktem porządku obrad były propozycje przyszłych spadochronowych mistrzostw świata. Zorganizowania tej wielkiej imprezy sportowej podejmują się Stany Zjednoczone. Chcą ją przeprowadzić w 1962 roku na lotnisku Orange w pobliżu Bostonu.

Dokończenie na stronie IV

MISTRZOSTWA W TEXASIE

Dick Schreder, reprezentant USA na VIII Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Kolonii, nie był prawdopodobnie specjalnie zadowolony z uzyskanych tam rezultatów. Dziś nikt już nie będzie mu pamiętał 16 miejsca oraz różnicy ponad 2 200 punktów, dzielących go od zdobywcy mistrzowskiego tytułu.

Podczas ubiegłorocznych 27 Szybowcowych Mistrzostw USA (Odessa, Texas — 2—11.8.60 r.) wykazał on imponującą regularność w zapisywaniu na swoim koncie maksymalnej, możliwej do zdobycia w danym dniu ilości punktów. Rezultat — ponownie zdobyty przez tego zawodnika tytuł szybowcowego mistrza USA oraz 6 945 punktów na 7000 możliwych.

Z uwagi na to, że nie jest wykluczone, iż przyszłe mistrzostwa świata zostaną zorganizowane w Texasie, właśnie tam gdzie nie tylko Schreder uzyskał rewelacyjne wyniki — warto poświęcić trochę uwagi tym krajowym mistrzostwom.

REGULAMIN

Zaraz na wstępie poważne odstępstwo. Mistrzostwa rozegrano w jednej tylko klasie szybowców (otwartej, zezwalającej na start również szybowców klasy standard), co oczywiście już z góry przesądzało szanse niektórych zawodników. Warto tutaj na marginesie zaznaczyć, że ostatnie propozycje Aeroklubu USA zgłoszone na Komisję Szybowcową FAI zmierzają do rozgrywania mistrzostw świata jedynie w jednej klasie otwartej, której zwycięzca otrzymywałby tytuł mistrza świata (!). Trudno sobie wyobrazić, by wniosek taki mógł być przyjęty przez FAI.

Uczestnicy mistrzostw USA zgodnie z odnośnym wymaganiem regulaminu musieli wykazać się posiadaniem srebrnej odznaki szybowcowej FAI oraz spełnionym warunkiem odległości do złotej odznaki.

Wchodzenie do chmur było objęte kategorycznym zakazem z uwagi na gęstą sieć linii komunikacyjnych w zachodnim Texasie oraz dużą częstotliwość lotów, wykonywanych w tym rejonie przez odrzutowe samoloty lotnictwa wojskowego. Aby uzyskać pewność, że zakaz ten będzie respektowany przez zawodników, organizatorzy zabronili zabudowywać na startujących w zawodach szybowcach takich przyrządów jak: zakrętomierze, chłomierze i sztuczne horyzonty.

Dla zaliczenia konkurencji dnia wymagane było przelecenie przez co najmniej 5 zawodników trasy nie mniej niż 81 km.

Regulamin zalecał ponadto takie dobieranie zadań dnia, by zapewnić równy podział pomiędzy próby prędkości i przelotu.

ZAWODNICY

Na mistrzostwa zgłosiło się łącznie 36 zawodników, w tym 3 pilotów z Kanady oraz exmistrz Philip Wills, który przybył bezpośrednio z Anglii. W ten sposób zawody nabrały w pewnym sensie charakteru międzynarodowego.

Ze względów zawodowych (!!) nie startowało dwóch członków kolońskiej reprezentacji USA — Johnson i Bikle.

Sprzęt zawodniczy składał się w przeważającej liczbie z takich szybowców jak nowa konstrukcja Schweizer 1-23, Ka-6, Lo-150, Skylark III oraz szeregu konstrukcji amatorskich jak HP-8 (Schreder) i SISU-I.

PRZEBIEG MISTRZOSTW

1 dzień (2.8.1960). Po krótkiej uroczystości otwarcia rozegrano pierwszą konkurencję, którą był trójkąt 215 km (Odessa — lotnisko Andrews — Wink — Odessa).

Jak zwykle w okresie treningu do mistrzostw pogoda daleka była od standardu texaskiego. Jednak wyniki uzyskane już pierwszego dnia rozwiały ewentualne wątpliwości. 26 pilotów wykonało zadanie, a zwycięzca Schreder uzyskał bardzo dobrą prędkość przeciętną wynoszącą 85 km/h.

2 dzień (3.8) — konkurenci są radośnie zaskoczeni wspaniałymi warunkami meteorologicznymi. Zadanie dnia: docel-powrót do odległego o 125 km lotniska Pecos oraz dalszy lot na przedłużonym kursie Pecos — Odessa, aż do uzyskania maksymalnej odległości. Przy wspaniałej termice, pomimo bocznego wiatru od 16 do 24 km/h, wyniki były doskonałe: Schreder zapisał ponownie na swoim koncie 1 000 punktów, pokonując odległość 550 km.

O wyrównanej klasie czołówki świadczy fakt, iż gorszy od zwycięzcy zaledwie o 30 km P. Wills musiał zadowolić się dopiero 6 miejscem w danym dniu.

28 pilotów przeleciało trasę ponad 300 km, a łącznie wykonano w tym dniu 13 290 km, czyli średnio po 370 km (!) na każdego zawodnika.

Pierwsze dwa dni zawodów pokazały, że jeżeli w dalszym ciągu utrzymają się wznoszenia 5-metrowe, to o zwycięstwie zadecyduje prędkość.

3 dzień (4.8.) — znowu docel-powrót, tym razem do Stamford i dalszy lot na przedłużonym kursie. Warunki trudniejsze, bo do pokonania była trasa 548 km i to przy 15-kilometrowym wietrze bocznym. Jakkolwiek wszystkie (36!) szybowce zameldowały się na punkcie zwrotnym trasy, to jednak nie uzyskano rezultatów przewidywanych przez kierownictwo sportowe, gdyż zaraz zaczęły jeden za drugim napływać meldunki o kolejnych lądowaniach zawodników.

Schreder i tym razem był niezawodny. Po godzinie 18 na lotnisku w Odessie ląduje szybowiec HP-8, a pilot ustanawia nowy rekord przelotu docelowo-powrotnego.

Pół godziny później melduje się nad lotniskiem w Odessie zawodnik Smith (Lo-150), wywołując nie tylko małą sensację, ale duże napięcie nerwowego oczekiwania czy będzie on lądował, czy też zdecyduje się na dalsze kontynuowanie lotu dla zdobycia maksymalnej odległości. Biały szybowiec Lo-150 odlatuje powoli od lotniska, kierując się na zachodzące słońce. Zaledwie jednak oddalił się na kilka kilometrów, powraca nagle na lotnisko, by razem ze Schrederem święcić wspólne zwycięstwo.

Wzgląd na konieczność samotnego lądowania w stepie na zachód od Odessy bezpośrednio przed zapadnięciem ciemności skłonił Smitha do wybrania korzystniejszej alternatywy, lądowania w bezpiecznej „kwaterze głównej".

Jeszcze dwóch zawodników (Carris i Wills) bliskich było zwycięstwa, lądując 30 km przed Odessą.

4 dzień (5.8.). Dzień ten można właściwie zaliczyć do wypoczynku, wobec porównania z poprzednimi zadaniami. Cóż bowiem znaczyła próba prędkości w przelocie powrotnym na trasie „zaledwie" 210 km (Odessa — Lamesa — Odessa). I znowu Schreder okazał się zwycięzcą, uzyskując średnią prędkość 84 km/h. Że w texaskich warunkach da się jednak uzyskiwać również i mniejsze prędkości, udowodnił najwolniejszy szybowiec dnia Schweizer 1-26, legitymujący się przeciętną prędkością 40 km/h.

Pewne pojęcie o panujących w tym dniu warunkach oraz o formie startujących daje fakt, że aż 29 zawodników wykonało zadanie dnia.

5 dzień (6.8.) — pierwsza połowa zawodów została zakończona trójkątem o łącznej długości boków prawie 200 km. I znowu Schreder na HP-8 wykazuje się rutyną nie do pokonania. Jego średnia prędkość, wynosząca z regularną precyzją 84 km/h, okazała się i tym razem najlepsza.

Pomimo tego sprawa zwycięstwa w tych mistrzostwach była w dalszym ciągu otwarta, gdyż groźni rywale Carris, Smith, Drew i Wills uplasowali się w łącznej punktacji tuż za dotychczasowym liderem.

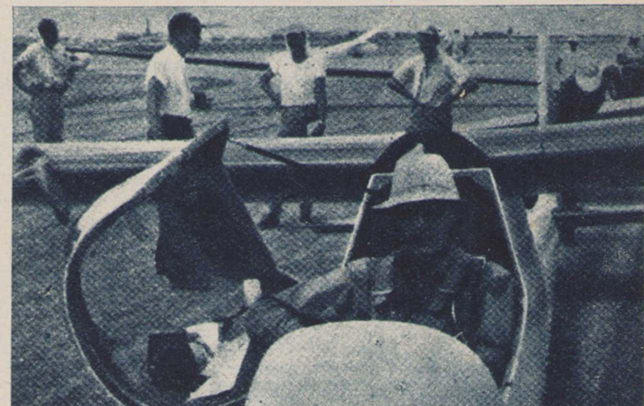
Dokończenie na stronie IV



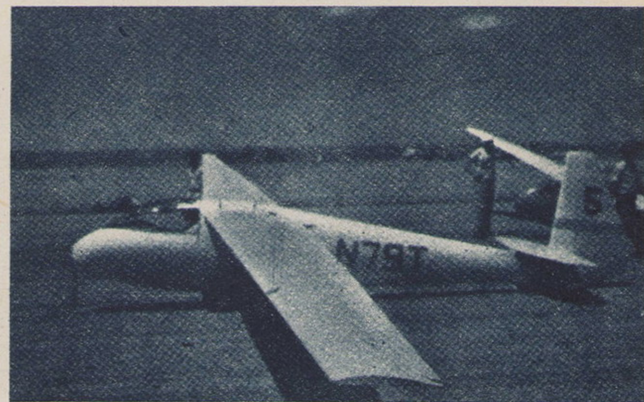
Lotnisko Ector County z lotu ptaka, gdzie odbyły się mistrzostwa szybowcowe USA.



Szybowcowy mistrz USA na rok 1960, Richard E. Schreder z Toledo (stan Ohio), przy swoim całkowicie metalowym szybowcu HP-8 wraz ze swoją rodziną: żoną Angie, dwoma synami i córeczką.



Były mistrz świata, Anglik Philip Wills latał na mistrzostwach na swym Sligsby „Skylark 3F".



Drugie miejsce i tytuł wicemistrzowski zajął Bernie Carris, latający na szybowcu RJ-5.



Zdobywca piątego miejsca Kit Drew startował na szybowcu Ka-6B.



OPONY SAMOLOTOWE

Wszystko wskazuje na to, jak gdyby jedna z największych fabryk wyrobów gumowych chciała sama doprowadzić się do absurdalnej sytuacji.

Opracowała ona mianowicie nowy rodzaj lotniczych opon, które nie zawierają ani grama gumy, gdyż składają się wyłącznie z drutów.

Tego typu opony mają gwarantować znacznie lepszy przebieg lądowania b. szybkich samolotów (np. doświadczalny X-15), aniżeli dotychczas stosowane w takich przypadkach płozy.

Opony gumowe nie mogą mieć w ogóle zastosowania dla takich samolotów, gdyż regeneracja gumy następuje już w temperaturze 120 — 150°C, podczas gdy pokrycie rakietowych samolotów już podczas startu osiąga 400°C, a w czasie lotu (V = ok. 7 Ma) pomimo specjalnego chłodzenia przy pomocy ciekłego tlenu wierzchnie pokrycie samolotu nagrzewa się do 550°C.

Omawiana opona, przeznaczona dla somolotów osiągających jonosferę, może być porównana do okrągłej szczotki stalowej, jakiej używa się do mechanicznego usuwania skorodowanej warstwy metalu.

Sprężystość i zdolność pochłaniania energii uderzenia tej szczotkowej opony zbliżona jest do starych wysokociśnieniowych opon samochodowych.

Opony te charakteryzują się dobrym prowadzeniem samolotu.

Jest zrozumiałe, że opona zabezpieczona została przez cieplną osłonę z drutu wykonanego ze specjalnego stopu, który odporny jest (w zależności od rodzaju stopu) na temperatury od 537 do 1090°C.

Średnica opony wynosi 335 mm, a ciężar 18 kG. Dotychczasowe próby dały pomyślne rezultaty.



Za sterem samolotu radzieckiego Tu-114.

PODWODNA WIRÓWKA

W doświadczalnym laboratorium brytyjskiej admiralicji w Teddington przeprowadza się z ochotniczo zgłaszającymi się osobami doświadczenia na podwodnej wirówce. Wirówka ta służyć ma do ustalenia warunków i ciśnień występujących podczas skoków ratowniczych, wykonywanych z szybkich samolotów odrzutowych. W tym celu koniec ramienia wirówki, na którym zabudowano odpowiednie urządzenie do badań, porusza się w basenie wodnym z prędkością 37 km/h. Powstają przy tym siły odpowiadające prędkości lotu w powietrzu = 960 km/h, a nacisk na pierś badanej osoby przekracza 1 tonę. Podczas prób badane są funkcje organizmu badanej osoby przy pomocy odpowiednich sond i urządzeń pomiarowych.

Podczas prób badany ściska lewą ręką odpowiedni uchwyt z elektrycznym wyłącznikiem. Każde zwolnienie nacisku, np. przy osłabieniu badanego, powoduje niezwłoczne zatrzymanie wirówki. W basenie przebywa podczas prób płetwonurek, który spieszy z pomocą w koniecznych przypadkach razem z lekarzem nadzorującym badania.

O BUDOWĘ SAMOLOTÓW ODRZUTOWYCH BOEING-727

Amerykańskie zakłady przemysłowe „Boeing Airplane Company" mają niedługo zdecydować czy plany dotyczące produkcji samolotów Boeing-727 będą wykonane. Dwa amerykańskie towarzystwa lotnicze „Eastern Air Lines" i „United Air Lines" zamierzają zamówić po 40 samolotów tego typu, jeśli się im uda uzyskać odpowiednie kredyty od instytucji bankowych i ubezpieczeniowych. Boeing-727 jest średniodystansowym samolotem wyposażonym w trzy silniki Pratt & Whitney. Jego zasięg ma wynosić 2400 km. Maszyna ma rozwijać prędkość 900 km/h i zabierać na pokład od 70 do 120 pasażerów. Dostawa tych samolotów ma się rozpocząć w 1963 roku.

DZIAŁALNOSĆ EKSPORTOWA BRYTYJSKIEGO PRZEMYSŁU LOTNICZEGO

Brytyjski przemysł samolotowy eksportował we wrześniu 1960 r. samolotów, silników i części zapasowych na sumę 9,9 mln funt. szt., co stanowi zwyżkę o 250 000 funt. szt. w porównaniu z tym samym miesiącem roku ubiegłego. Przewiduje się, że tegoroczny eksport w tej gałęzi przemysłu wyniesie 145 mln funt. szt., tj. o 11 mln. funt. szt. mniej niż w roku ubiegłym. Największymi odbiorcami są: Indie, USA, Egipt i NRF.

MISTRZOSTWA W TEXASIE

Dokończenie ze strony III

6 dzień (7.8.) — to dzień wypoczynku połączonego z pokazami szybowcowymi dla publiczności.

7 dzień (8.8.) Nareszcie długo oczekiwany przelot otwarty. Z północy przesuwał się w kierunku Texasu i granicy Oklahomy chłodny front i już przed startem wiadomo było, że o żadnych rekordowych trasach nie może być mowy. Pomimo tego B. Carris pokonał trasę 500 km, lecąc równolegle do frontu w kierunku północno-wschodnim (lądował w Duncan, Oklahoma). Niewiele gorsi byli: P. Wills lądujący w Hobart, Oklahoma (480 km) oraz nierozłączni Schreder i Smith lądujący po 478 km w Lawton, Oklahoma. Najlepszy lot w kierunku północno-zachodnim wykonał na szybowcu Ka-6 zawodnik R. Allemann, dolatując do Clayton, New Mexico (470 km).

8 dzień (9.8.) — Powrót szybowców z przelotu.

9 dzień (10.8.) — Dzień nielotny ze względu na groźną burzę.

10 dzień (11.8.) — Ostatni dzień mistrzostw. Stał on pod znakiem słabych warunków meteorologicznych. Opady i chłodne powietrze z poprzedniego dnia mogły najprawdopodobniej osłabić poważnie termikę. Jednak, jak liczyli na to również posiadacze szybowców Ka-6, warunki poprawiły się zanim jeszcze najszybsi zmuszeni byli ustawić swoje „bombowce" na linii startu.

Dick Schreder startował na swoim HP-8 do ostatniego i decydującego lotu w tych mistrzostwach. Nic też dziwnego, że odejście to cechowała wyjątkowa ostrożność. Jakże powszechne było więc zdumienie, gdy pierwszym szybowcem, który ponownie pojawił się po wykonaniu zadania, był szybki, rekordowy szybowiec HP-8 z niezawodnym Schrederem.

W ten sposób przypieczętował on zwycięstwem ostatniego dnia ostateczne zwycięstwo i mistrzowski tytuł na 1960 rok.

UWAGI KOŃCOWE

Przebieg samych mistrzostw 1960 roku czyta się właściwie jako historię jednego zawodnika Schredera. W cieniu jego zwycięstwa pozostają konkurenci, z których 6 jeszcze w ostatnim dniu zawodów miało szanse na zdobycie tytułu mistrza.

Przygotowanie poszczególnych zawodników było tak wysokie i wyrównane, że niemożliwe okazało się uzyskanie w pojedynczej konkurencji zdecydowanej przewagi któregoś z nich. Różnice w punktacji powstały jednak już przy najmniejszych nawet błędach nawigacji i związaną z tym stratą czasu. Jensen pogrzebał np. na jednym z trójkątów swoje możliwości, gdyż wybrał niewłaściwą autostradę jako orientacyjną linię kursu. W ten sposób wykonał odlot w kierunku prostopadłym do wyznaczonego kursu i w efekcie uplasował się dopiero na 12 miejscu.

John Ryan znów musiał oddać swoje punkty niejako dobrowolnie i w zupełnie niezwykły sposób. Na wysokości 3 000 m został on zaatakowany przez chwilowo „nierozpoznany obiekt latający", który gwałtownie i silnie uderzał w skórzane pokrycie siodełka. Po pełnym trudu wysiłku i zrozumiałym bałaganie jaki przy tym powstał, udało się Ryan'owi zidentyfikować oraz złapać tego bezczelnego i niewdzięcznego pasażera na gapę, którym okazał się groźny skorpion. Trudno się dziwić, że Ryan natychmiast lądował i że chęć do dalszej walki sportowej całkowicie mu na ten dzień odeszła.

Wykonane podczas 7 dni lotnych mistrzostw USA przeloty na łącznej trasie 64 700 km wskazują, że Texas posiada dla każdego pilota jeszcze wiele fantastycznych i można powiedzieć życiowych szans. Warunki meteorologiczne texaskie są rozreklamowane w całym świecie. Wtajemniczeni twierdzą, że w tym południowo-zachodnim zakątku Stanów Zjednoczonych znane są tylko dwa rodzaje pogody: dobra i zła. Przy czym w okresie lata prawie niepodzielnie panuje ta pierwsza. Natomiast fronty chłodne połączone z opadami są bardzo rzadkim zjawiskiem. Silne słońce, kamienisty grunt i wiatr są przyczyną powstawania gwałtownych i rozległych szlaków termicznych.

Mówi się, iż w dobrym kominie texaskim **nie jest istotne jak wielkie jest obciążenie powierzchni danego szybowca, lecz jaka jest jego maksymalna prędkość przeskoku przy minimalnej utracie wysokości pomiędzy dwoma ośrodkami wznoszeń**. Nie jest tajemnicą, że super-warunki wymagają odpowiednio rekordowych szybowców, które będą musiały być budowane, by w pełni wykorzystać szanse ofiarowane szybownikom przez naturę.

Oto wyniki 27 Szybowcowych Mistrzostw USA (1960 r.): 1. Dick Schreder (HP-8) — 6 945 punktów, 2. Bernie Carris (RJ-5) — 6 516 punktów, 3. Andrew J. Smith (Lo-150) — 6 374 punkty, 4. Philip Wills („Skylark III") — 6 121 punktów, 5. Kit Drew (Ka-6) — 6 295 punktów.

Obrady Komisji Spadochronowej FAI

Dokończenie ze strony II

Na program VI Spadochronowych Mistrzostw Świata złoży się 5 konkurencji:

I KONKURENCJA: 4 skoki na celność lądowania z wysokości 1 000 m i opóźnieniem 0—10 sek. Zaliczane będą tylko trzy najlepsze wyniki (sposób obliczania jak w 1960 r.). Zawodnik może uzyskać 200 pkt. za jeden skok (za trzy skoki nie więcej jak 600 pkt.). Jeśli skoczek otworzy spadochron po 10 sek. spadania, traci 50 pkt.

II KONKURENCJA: 4 skoki na celność lądowania z wysokości 1 500 m i opóźnieniem 15—21 sek. Zaliczane będą trzy najlepsze wyniki. Zawodnik może uzyskać 200 pkt. za jeden skok (za trzy skoki nie więcej jak 600 pkt.). Jeśli skoczek otworzy przed 15 lub po 21 sek., traci 50 pkt.

III KONKURENCJA: 2 skoki z wysokości 2 000 m z wykonywaniem figur akrobacji podczas spadania. Otwarcie spadochronu winno nastąpić między 25 a 30 sek. W czasie spadania zawodnik winien wykonać na sygnał otrzymany z ziemi jeden z trzech podanych zestawów figur akrobacji.

1 zestaw: obrót w lewo, obrót w prawo, salto do tyłu, obrót w lewo, obrót w prawo, salto do tyłu.

2 zestaw: obrót w prawo, obrót w lewo, salto do tyłu, obrót w prawo, obrót w lewo, salto do tyłu.

3 zestaw: obrót w lewo, obrót w prawo, salto do tyłu, obrót w prawo, obrót w lewo, salto do tyłu.

W piątej sekundzie spadania na sygnał podany z ziemi zawodnik może rozpocząć wykonywanie figur, które jednak musi ukończyć do 25 sek. W przypadku, gdy skoczek otworzy spadochron przed 25 lub po 30 sek., traci 50 pkt. Spadochroniarz może otrzymać za każdy dobrze wykonany skok 200 pkt. (za dwa skoki nie więcej niż 400 pkt.).

IV KONKURENCJA: 4 skoki grupowe na celność lądowania z wysokości 1 000 m i opóźnieniem 0—10 sek. Warunki jak w konkurencji I.

V KONKURENCJA: 4 skoki grupowe na celność lądowania z wysokości 1 500 m i opóźnieniem 15—21 sek. Warunki jak w konkurencji II.

Przewiduje się, że mistrzostwa potrwają około 3 tygodnie, przy czym w czasie jednego dnia będzie można wykonać 2 skoki. Na wniosek delegatów Bułgarii i Czechosłowacji postanowiono złagodzić warunki uczestnictwa dla kobiet. W tym przypadku w I i II konkurencji kobiety wykonywać będą tylko 3 skoki (liczą się dwa najlepsze wyniki). Zaproponowano, aby w zestawie figur akrobacji dla kobiet nie było salta. Wtedy czas wykonywania figur ulegnie skróceniu do 20 sek. W IV i V konkurencji warunki dla kobiet nie ulegną zmianie i zostaną takie jak dla mężczyzn.

W czasie obrad zaakceptowano nową konkurencję w ustanawianiu rekordów spadochronowych — w skokach na celność lądowania z wysokości 2 000 m.

Posiedzenie komisji zakończyło się wyborem nowych władz. Przewodniczącym został Wasyl Kucerovy (Czechosłowacja), a jego zastępcą Ivan Gorjup (Jugosławia). Na członków powołano delegatów: Gładkowa (ZSRR), Istela (USA) i Ganczewa (Bułgaria). (m)

Wkładka
do tygodnika
„SKRZYDLATA POLSKA"
Nr 9 (503)
Redaguje Zespół